ZUR ENTWICKLUNG DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS IN GROSS-BERLIN VON 1865 - 1914

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung des Grades eines

Doktors der Wirtschaftswissenschaften der

Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät

der Freien Universität Berlin

vorgelegt von

Diplom-Volkswirt Udo Koppenhagen

aus Berlin

Berlin 1961

Druck:

Ernst - Reuter - Gesellschaft
der Förderer und Freunde der Freien Universität e.V.

Dissertations - Druckstelle

Berlin-Dahlem, Garystr. 45, Tel.: 76 52 61, App. 668

ZUR ENTWICKLUNG DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHRS IN GROSS-BERLIN VON 1865 - 1914

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung des Grades eines

Doktors der Wirtschaftswissenschaften der

Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät

der Freien Universität Berlin

vorgelegt von

Diplom-Volkswirt Udo Koppenhagen

aus Berlin

Berlin 1961

4546 /61

Gedruckt mit Genehmigung der Wirtschafts- und
Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Freien Universität Berlin

Dekan: Professor Dr. von der Gablentz
Referent: Professor Dr. Schultz
Korreferent: Professor Dr. Bülow

Tag der mündlichen Prüfung: 14. Februar 1961

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

Einleitung 7

Erster Teil

Zur Entwicklung der Verkehrsmittel, des Verkehrs und der Tarife im öffentlichen Personennahverkehr von Groß-Berlin

A. Die fahrplan- und linienmäßig gebundenen Nahverkehrsmittel 11

I. Der Omnibus 11

1. Entwicklung der Omnibusunternehmungen und des Betriebsumfangs 11

2. Verkehrsentwicklung 17

3. Tarifentwicklung 17

II. Die Straßenbahn 20

1. Entwicklung der Straßenbahnunternehmungen . . 20

2. Netzausbildung und Verkehrsentwicklung 25

3. Tarifentwicklung 30

III. Die S-Bahn 38

1. Entstehung des Vorortverkehrs 38

2. Entstehung der Ringbahn 39

3. Entstehung der Stadtbahn 40

4. Betriebs- und Verkehrsentwicklung der S-Bahn 41

5. Tarifentwicklung 42

a. Vorortbahnen 42

b. Ringbahntarif bis zur Eröffnung der Stadtbahn 45

c. Stadt- und Ringbahntarif seit 1882 46

Seite

IV. Hoch- und Untergrundbahn (U-Bahn) 49
1. Entstehung und Entwicklung des U-Bahnbetriebs . 49
2. Verkehrsentwicklung 52
3. Tarifentwicklung 53

B. Sonstige Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs 54
I. Die Droschken 54
1. Entwicklung des Droschkenverkehrs 54
2. Tarifentwicklung 56
II. Torwagen 60

C. Zahlenmäßiger Überblick über die Zunahme des Gesamtverkehrs auf den öffentlichen Nahverkehrsmitteln von Groß-Berlin 60

Zweiter Teil

Probleme der Nahverkehrs- und Tarifentwicklung

A. Die Ursachen der Verkehrsentwicklung 63
I. Die quantitative Bevölkerungsentwicklung 63
II. Die Verlängerung der Reisewege als Folge der Veränderung räumlicher Faktoren 63
1. Die räumliche Ausdehnung Berlins und Citybildung 63
2. Randverlagerung der Berliner Industrie 67
III. Die Entwicklung Groß-Berlins zur überwiegenden Wirtschaftsstadt und die qualitative Bevölkerungsentwicklung 68

B. Das Verhältnis der Verkehrsmittel zueinander in tariflicher und verkehrsmäßiger Hinsicht 70
I. Die zahlenmäßige Entwicklung des Anteils der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr 70

Seite

II. Die Höhe der Fahrpreise der Nahverkehrsmittel . . . 72

III. Die Verkehrsbeziehungen zwischen den Verkehrsmitteln 77

1. Zurückdrängung des Omnibusses durch die Straßenbahn 77

2. Die S-Bahn als Konkurrent von Straßenbahn und Omnibus 79

3. Das Verhältnis der U-Bahn zu den liniengebundenen Verkehrsmitteln 81

4. Tendenzen des vertikalen Zusammenschlusses der liniengebundenen Verkehrsmittel 82

5. Zur Stellung der Droschken im öffentlichen Personennahverkehr 83

C. Der Einfluß der allgemeinen Wirtschaftslage auf die Nahverkehrsentwicklung 84

D. Zum Verhältnis von Nahverkehrs- und Siedlungsentwicklung 90

Dritter Teil

Das Verhältnis von Nahverkehrswirtschaft und öffentlicher Hand

A. Einleitendes 93

B. Staat und öffentlicher Nahverkehr 93

I. Der Staat als obrigkeitliche Institution zur Regulierung des Nahverkehrswesens 93

1. Rechtsgrundlagen staatlicher Einflußnahme . . . 93

2. Durchführung staatlicher Verkehrspolitik 95

II. Der Staat als Nahverkehrsunternehmer 98

III. Zusammenfassung 99

Seite

C. Kommunen und öffentlicher Nahverkehr 99

I. Die Verkehrspolitik im Rahmen öffentlicher Einflußnahme auf die privaten Nahverkehrsunternehmer 99

1. Rechtliche Grundlagen der Eingriffe 99

2. Die Beeinflussung der Wirtschaftspläne von Straßenbahnen und U-Bahn durch das Instrument der Zustimmungsverträge 100

II. Die Kommunen als Nahverkehrsunternehmer 104

III. Kommunale Zusammenschlüsse, ihre Nahverkehrspolitik und ihre verkehrspolitischen Zielsetzungen ... 106

IV. Zusammenfassender Überblick über die Auswirkungen der öffentlichen Nahverkehrspolitik auf die Entwicklung des Nahverkehrs 107

1. Das Fehlen eines einheitlichen Trägers der Nahverkehrspolitik 107

2. Das Fehlen einheitlicher Prinzipien der Nahverkehrspolitik 108

Anhang 111

I. Omnibusunternehmungen in Groß-Berlin von geringer Bedeutung 113

II. Straßenbahnunternehmungen in Groß-Berlin von geringer Bedeutung 114

III. Droschkentarife 115

IV. Tabellen 120

Quellen- und Literaturverzeichnis 127

Anmerkungen 147

Zeichenerklärung

In Tabellen:

- = nicht vorhanden

. = keine Angaben wegen fehlender oder ungenügender Unterlagen

EINLEITUNG

Gegenstand der Arbeit ist der öffentliche Personennahverkehr Groß-Berlins in der Periode von 1865-1914.

Die Anfänge der Nahverkehrsentwicklung in Berlin blieben bewußt unberücksichtigt. Dafür waren überwiegend sachliche Überlegungen, aber auch Schwierigkeiten in der Quellenbeschaffung entscheidend. Der Zeitpunkt 1865 wurde aus verschiedenen Gründen gewählt:

Die Entwicklung Berlins zur Weltstadt Groß-Berlin setzte in vollem Umfang erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein. Damit begann auch eine neue Entwicklungsperiode des öffentlichen Nahverkehrs der Stadt, die sich deutlich von der bisherigen abhob. Die Fülle des Stoffes und der Probleme dieser neuen Entwicklungsperiode ließen es im Interesse einer gründlichen Darstellung also ratsam erscheinen, auf die Behandlung der Anfänge der Nahverkehrsentwicklung zu verzichten. Sprechen also schon sachliche Gründe gegen eine Behandlung der Anfänge des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin im Rahmen einer Arbeit über den öffentlichen Nahverkehr in der zweiten Hälfte des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts, so kommt folgendes hinzu: Über die Anfänge der Nahverkehrsentwicklung in Berlin liegt bereits eine - wenn auch sehr alte - Untersuchung vor (1). Eine Darstellung der Frühperiode des öffentlichen Nahverkehrs in der vorliegenden Arbeit hätte somit über den Rahmen der genannten Untersuchung hinausgehen müssen, um nicht den bereits vorhandenen Nachschriften dieser Untersuchung eine weitere hinzuzufügen. Die Beschaffung eines umfangreichen Quellenmaterials über den öffentlichen Personennahverkehr in Berlin vor 1865 wäre aber für den Verf. angesichts der gegenwärtigen Berliner Situation mit kaum zu überwindenden Schwierigkeiten verbunden gewesen.

Die Wahl des Jahres 1865 bedeutet zwar einen etwas gewaltsamen Einschnitt, erscheint aber dadurch gerechtfertigt, daß in der 1865 erfolgten Eröffnung der ersten großen Berliner Omnibusgesellschaft und der ersten Pferdestraßenbahn Groß-Berlins (Näheres über den Begriff Groß-Berlin vgl. S. 9) die äußeren Merkmale der beginnenden neuen Phase der Nahverkehrsentwicklung zu erblicken sind.

Als Endpunkt der Betrachtungsperiode wurde das Jahr 1914 deshalb gewählt, weil die - wie sie genannt werden kann - vorwiegend privatwirtschaftliche Epoche der Nahverkehrsentwicklung in Groß-Berlin damals überwiegend abgeschlossen war und eine neue Entwicklungsperiode zunehmend kommunaler Nahverkehrswirtschaft einsetzte, die ihren ersten Höhepunkt im Jahre 1918 durch die Übernahme der Großen Berliner Straßenbahn durch den Verband Groß Berlin erreichte.

Zum inhaltlichen Aufbau der Arbeit ist zu bemerken, daß sich die Schwierigkeit ergab, einerseits eine Fülle empirischer Tatsachen darzustellen, andererseits aber nicht nur eine Aufzählung zu bringen, sondern die wirtschaftlichen Probleme der Nahverkehrsentwicklung in Groß-Berlin eingehend zu behandeln.

Für eine genauere Darstellung konkreter Einzeltatsachen sprachen drei Gründe: 1. Es handelt sich um eine wirtschaftsgeschichtliche Arbeit, es müssen also die historischen Tatsachen dargelegt werden; 2. es mußte die sachliche Grundlage für die Analyse der wirtschaftlichen Probleme geschaffen werden; 3. es gilt, eine möglichst vollständige Darstellung der empirischen Entwicklung zu geben, einerseits, weil eine solche bis heute nicht vorhanden ist, andererseits aber auch, um eine sachlich - soweit als möglich - einwandfreie Darstellung zu bringen, da, wie sich bei Durchsicht des (monographischen) Schrifttums ergibt, sehr oft widersprechende Angaben gemacht werden.

Aus dem Gesagten ergibt sich die Einteilung der Arbeit in den ersten (empirischen) und zweiten (grundsätzlichen) Teil. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß der erste Teil der Arbeit nicht die Aufgabe hat, die Beziehungen zwischen der Entwicklung Groß-Berlins und seines Nahverkehrs aufzuzeigen. Diese Zusammenhänge werden im zweiten Teil dargestellt. Hierdurch ist bedingt, daß der erste Teil der Arbeit erst in Verbindung mit dem zweiten im Sinne des Verständnisses der Zusammenhänge voll verständlich wird. Der öffentliche Personennahverkehr in Groß-Berlin stand von Anfang an in einem sehr engen Verhältnis zur öffentlichen Hand, wobei unter "öffentlicher Hand" Staat und Kommunen verstanden werden. Dieses enge Verhältnis ergab sich aus der Bedeutung des Personennahverkehrs für die Allgemeinheit des Verkehrsgebietes, d.h. daraus, daß er ein kollektives Bedürfnis zu befriedigen hat. Da es die "primäre Aufgabe"(2) der öffentlichen Hand ist, kollektive Bedürfnisse zu befriedigen, ergab sich zwangsweise ein im Verhältnis zu anderen Wirtschaftszweigen starker Einfluß auf die (überwiegend) private Nahverkehrswirtschaft. Dieses Verhältnis zwischen öffentlicher Hand und Nahverkehrswirtschaft und die sich hieraus ergebenden wirtschaftlichen Aspekte werden im dritten Teil der Arbeit untersucht.

Schwierigkeiten im grundsätzlichen Teil der Arbeit entstanden dadurch, daß es an einer genügenden volkswirtschaftlich-theoretischen Durchdringung des Gesamtkomplexes "öffentlicher Personennahverkehr" bis heute mangelt. Das Schrifttum stammt überwiegend von Verkehrstechnikern oder Verkehrsgeographen (3).

Aus dieser mangelhaften theoretischen Durchdringung ergaben sich einige Schwierigkeiten für die wirtschaftswissenschaftliche Beurteilung der empirischen Vorgänge insofern, als ständig zu überlegen war, inwieweit und mit welchen Abwandlungen die Ergebnisse der allgemeinen Wirtschaftstheorie auf den Verkehrssektor und speziell auf den Sektor des öffentlichen Personennahverkehrs anzuwenden sind. Der Verf. ist überzeugt, daß mit den Erkenntnissen der allgemeinen Theorie durchaus die Vorgänge auf dem Verkehrssektor erfaßbar sind, daß es also einer besonderen wirtschaftlichen Theorie des Verkehrs nicht bedarf(4). Demgemäß wurden auch in dieser Arbeit die Erkenntnisse der allgemeinen Theorie der Beurteilung der empirischen Tatsachen zugrunde gelegt.

Zur Klärung begrifflicher Fragen sei folgendes bemerkt: Unter Personennahverkehr von Groß-Berlin wird derjenige Personenverkehr verstanden, der sich - mit Ausnahme der staatlichen Vorortbahnen (5) -

innerhalb des Gebietes der 1920 errichteten Einheitsgemeinde Groß-Berlin vollzog, d.h. dessen einzelne Verkehrsakte ihren Anfangs- und Zielpunkt innerhalb dieses Gebietes hatten (6).

Das so definierte Nahverkehrsgebiet von Groß-Berlin setzte sich zwar vor 1920 aus einer Vielzahl politisch selbständiger Orte zusammen, bildete aber eine siedlungsmäßige oder zumindest wirtschaftliche Einheit, damit auch ein einheitliches Nahverkehrsgebiet. Da sich in der Arbeit in manchen Fällen eine sich aus der kommunalen Zersplitterung ergebende Unterscheidung der eigentlichen Stadt Berlin von dem gesamten Gebiet Groß-Berlin als notwendig erweist, wird zur Unterscheidung gesprochen werden: von Groß-Berlin, wenn das Gesamtgebiet nach dem Flächenstand der Einheitsgemeinde von 1920 gemeint ist, von Berlin, wenn die (alte) Stadt Berlin darunter verstanden werden soll.

Öffentlicher Personennahverkehr wird als derjenige Personennahverkehr definiert, der von solchen Verkehrsmitteln abgewickelt wird, die jedermann zur Verfügung stehen, sofern die unter obrigkeitlicher Mitwirkung festgesetzten Beförderungsbedingungen erfüllt werden (7).

Gemäß diesen Abgrenzungen erstreckt sich die Arbeit 1. auf den Omnibusverkehr, 2. den Droschken-, 3. den Straßenbahn-, 4. den Hoch- und Untergrundbahnverkehr (U-Bahnverkehr) und 5. den Stadt-, Ring- und Vorortеisenbahnverkehr (S-Bahnverkehr). Der von Schiffen durchgeführte öffentliche Personennahverkehr wird nicht behandelt, da dieser Verkehr nur untergeordnete Bedeutung, und zwar im Rahmen des Ausflugsverkehrs erlangte.

Einer kurzen Erörterung bedarf die Einbeziehung der Droschken und der Vorortbahnen. Die Droschken unterscheiden sich von den anderen öffentlichen Nahverkehrsmitteln u.a. dadurch, daß sie an keinen Fahrplan gebunden sind und keine feste Linienführung aufweisen, der Benutzer also den Reiseweg selbst bestimmen kann. Dieses Merkmal macht jedoch die Droschken nicht zu einem privaten Verkehrsmittel. Entscheidend ist, daß sie von jedermann unter Beachtung der Beförderungsbedingungen ohne weiteres benutzt werden können; diese Tatsache hebt sie eindeutig von einem privaten Verkehrsmittel, z.B. dem privaten Personenwagen (8) ab.

Der Vorortverkehr überschritt an einzelnen Stellen das Gebiet von Groß-Berlin; dennoch wird der gesamte Vorortverkehr in die Betrachtung mit einbezogen, weil er sich nachweislich aus Nahverkehrsbedürfnissen entwickelt hat und sowohl tarif- wie fahrplanmäßig vom Fernverkehr abgesondert war.

Nicht betrachtet werden dagegen die innerhalb von Groß-Berlin (und darüber hinaus) betriebenen Nebenbahnen oder Kleinbahnen wie z.B. die Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn oder die Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn, die für die Entwicklung des Groß-Berliner Nahverkehrs keine wesentliche Rolle spielten.

ERSTER TEIL

ZUR ENTWICKLUNG DER VERKEHRSMITTEL, DES VERKEHRS UND DER TARIFE IM ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR VON GROSS-BERLIN

A. Die fahrplan- und linienmäßig gebundenen Nahverkehrsmittel

I. Der Omnibus

1. Entwicklung der Omnibusunternehmungen und des Betriebsumfangs

Der öffentliche Berliner (9) Nahverkehr stand zur Zeit des Jahres 1865 gemäß der allgemeinen wirtschaftlichen und räumlichen Entwicklung Berlins und seiner damaligen (10) Vororte noch auf einer niedrigen Entwicklungsstufe. Der Pferdeomnibus war das Hauptverkehrsmittel des Personennahverkehrs.

Mit der im Laufe des Jahres 1865 erfolgten Übernahme sämtlicher Berliner Omnibusunternehmungen (11) durch die Ende 1865 gegründete "Berliner Omnibus-Gesellschaft G. Busch u. S. Rosenberg" (12) endete die bisherige Zersplitterung des Berliner Omnibuswesens (13).

Die Omnibusunternehmung (eine Kommanditgesellschaft auf Aktien) betrieb Ende 1865 24 Pferdebuslinien mit 192 Pferdebussen (14).

Die Mehrzahl dieser Omnibuslinien verlief innerhalb Berlins; nur eine geringe Anzahl von Linien führte auch in die Berliner Vororte (15). Zu Beginn des Jahres 1867 waren folgende in die Vororte führende, "Landlinien" genannte Omnibuslinien der Berliner Omnibusgesellschaft vorhanden (16):

1. Lustgarten - Charlottenburg,
2. Alexanderplatz - Lichtenberg,
3. Hallesches Tor - Tempelhof,
4. Lustgarten - Pankow,
5. Schloßplatz - Rixdorf,
6. Molkenmarkt - Schöneberg.

Im ersten vollen Betriebsjahr (1866) beförderte die Gesellschaft 12.502.337 Personen und erzielte eine Gesamteinnahme von 544.400 Talern, 5 Silbergroschen, 3 Pfennigen (17).

Wegen angeblich schlechter Betriebsergebnisse löste sich die Unternehmung 1868 auf; die Mehrzahl der alten Aktionäre gründete jedoch sofort, am 25.6.1868 (18), eine neue Omnibusgesellschaft, die "Allgemeine Berliner Omnibus-Actien-Gesellschaft" (ABOAG) mit einem Grundkapital von 1 Mio. Talern (19), die das gesamte Betriebsmaterial der aufgelösten Omnibusunternehmung übernahm (20) und am 25.6.1868 den Betrieb mit 257 Pferdebussen eröffnete. Diese neue Gesellschaft

sollte die künftige Omnibusentwicklung bestimmen. Ihre wirtschaftliche Entwicklung war bis 1874 recht günstig (1869 waren 2,5%, 1873 15% und 1874 10% Dividende verteilt worden(21)), dann machte sich jedoch der zunehmende Wettbewerb der Pferdestraßenbahnen bemerkbar, der zu rückläufigen Betriebslängen und sinkenden Dividenden führte(22). 1885 setzte die Gesellschaft das Grundkapital auf 2,7 Mio. Mark(23) herab; die Betriebslänge wurde (bis etwa 1890) weiter vermindert(24). Durch diese Anpassung der Kapital- und Betriebsverhältnisse an die Marktlage konnte, gemessen an der verteilten Dividende, eine befriedigende Rentabilität erzielt werden(25).

Bis 1886 lag der (Pferde-)Omnibusverkehr fast ausschließlich in den Händen der ABOAG, die somit bis zu diesem Zeitpunkt eine Monopolstellung im Berliner Omnibuswesen innehatte. Ende 1877 z.B. gab es neben den 172 Pferdebussen der ABOAG nur 10 Omnibuswagen von vier anderen Unternehmungen, Ende 1885 stellte die ABOAG 135 Wagen, eine weitere Unternehmung 3 Pferdebusse(26). Erst seit dem genannten Zeitpunkt (1886) trat - bei oftmalig sich überschneidender Linienführung - ein spürbarer Wettbewerb seitens anderer Omnibusunternehmungen ein. Die stetige Zunahme des Omnibusverkehrs seit 1882 - in den vorangegangenen Jahren war die Tendenz des Omnibusverkehrs rückläufig(27) - dürfte der Hauptgrund für das Auftreten neuer Omnibusunternehmungen gewesen sein.

Die erste größere Konkurrenzunternehmung der ABOAG, die "Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft", eröffnete am 1.4.1886 den Omnibusbetrieb auf der Strecke Alexanderplatz - Moabit(28). Die Unternehmung hatte bereits vorher unter der Firma "Berliner Packetfahrt-Gesellschaft"(29) Paketbeförderung betrieben. Ende 1886 besaß die Gesellschaft 45 Omnibuswagen(30).

Mit den zunehmenden Anforderungen an die Leistungen der öffentlichen Nahverkehrsmittel entstanden in der Folgezeit eine Reihe weiterer Omnibusunternehmungen(31). Im November 1892 gab die Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft ihren Omnibusbetrieb an den Unternehmer J. Franke ab, der die fünf Omnibuslinien der Gesellschaft zum Preise von 500.000 Mark erwarb(32).

Die Omnibusunternehmung J. Franke wiederum wurde 1893 von der "Grossen Berliner Omnibus-Gesellschaft" erworben. Letztere war 1893 entstanden. Sie hatte Ende 1894 einen Wagenbestand von 94 Omnibussen, die auf den sechs Linien der Gesellschaft eingesetzt waren(33).

Ebenfalls im Jahre 1893 nahm die "Grunderwerbs- und Baugesellschaft" den Omnibusbetrieb auf(34). Die Gesellschaft betrieb Ende 1894 eine Linie und besaß zur gleichen Zeit nur 8 Omnibusse. Am 30.4.1895 wurde der Betrieb bereits wieder eingestellt(35).

Ein weiterer Omnibusbetrieb wurde 1893 von dem Fuhrunternehmer Thien eröffnet. Auch diese Omnibusunternehmung, das "Berliner Fuhrwesen Thien", umfaßte zunächst nur eine Linie und insgesamt 10 Omnibusse (Ende 1894)(36), erwarb aber im September 1895 als weitere Linie die vom Berliner Dampfstraßenbahn-Consortium betriebene Omnibuslinie hinzu(37).

In der "Neuen Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft" entstand der ABOAG im Jahre 1895 die größte Konkurrenzunternehmung. In dieser Gesellschaft gingen die Thiensche Unternehmung sowie die Grosse Berliner Omnibus-Gesellschaft auf. Der Thiensche Omnibusbetrieb wurde als Einlage in die Neue Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft eingebracht; er galt als übernommen vom 1.10.1895 (38). Die Grosse Berliner Omnibus-Gesellschaft wurde durch Vertrag vom 12.10.1896 angekauft und kurz darauf durch Beschluß der übernehmenden Gesellschaft vom 21.11.1896 aufgelöst (39).

Die Bedeutung der Neuen Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft neben der ABOAG wird deutlich durch einige Zahlengegenüberstellungen: Ende 1899 wurden von ersterer 10 Linien betrieben, während die ABOAG 16 Linien in Betrieb hatte. Der Bestand an Omnibuswagen betrug bei der Neuen Berliner Omnibus-AG Ende 1902 269 Stück, bei der ABOAG 341 (40).

Schließlich sind noch zwei weitere Omnibusunternehmungen zu erwähnen, die Ende der 90er Jahre den Betrieb aufnahmen. 1897 trat die Omnibusgesellschaft "Reform" mit einer Linie neben die anderen Omnibusunternehmungen (41). Im Sommer 1898 wurde die Linie der Omnibusgesellschaft "Reform" bereits von der Berliner Spediteur-Verein Actien-Gesellschaft betrieben (42), einer Unternehmung, die schon 1872 gegründet worden war (43), 1898 aber erst den Omnibusbetrieb aufgenommen hatte, und zwar durch Übernahme der erwähnten Linie der Omnibus-Gesellschaft "Reform" im April 1898 (44).

Die Aufwärtsentwicklung des Omnibuswesens in Groß-Berlin seit Mitte bis Ende der 80er Jahre geht auch aus folgenden Zahlen hervor: Ende 1866 waren in Berlin 185 Pferdeomnibusse vorhanden; bis Ende 1891 hatte sich ihre Zahl auf 255 erhöht. Zur gleichen Zeit waren 17 Linien mit einer Gesamtlänge von 88,6 km vorhanden. Zu Beginn des Jahres 1901 gab es in Berlin 662 Omnibusse, die auf 36 Linien verkehrten (45).

Eine neue Art von Omnibussen kam im Jahre 1895 mit den Nachtomnibussen auf. Sie wurden von besonderen Nachtomnibus-Unternehmungen betrieben, von denen die bedeutendste die "Omnibus-Compagnie (Kniese)"(46) war, die ihren Betrieb am 17.9.1895 eröffnet hatte (47), und zwar zunächst auf der einen Linie Chausseestr. Ecke Kesselstr. (heute Habersathstr.) - Belle-Alliance-Str. (heute Mehringdamm) Ecke Yorckstr. (48). Später kamen die Linien: Alexanderplatz - Potsdamer Str., Stettiner Bahnhof - Potsdamer Str., Moabit - Moritzplatz sowie Stettiner Bahnhof - Hermannplatz (49) hinzu. Neben der Omnibus-Compagnie (Kniese) bestand lange Zeit der "Nacht-Omnibus-Betrieb Gustav Jaede". Diese Nachtomnibus-Unternehmung, die die Strecke Stettiner Bahnhof - Botanischer Garten (Schöneberg) (ab etwa 1906 nur noch bis Bülowstr., 1907 bis Pallasstr.)(50) betrieb, hatte am 7.10. 1896 als "Nacht-Omnibus-Gesellschaft Bumb"(51) ihren Betrieb eröffnet. Seit 1897 wurde die Unternehmung von den Gebrüdern Pfeil geführt (52), bis sie schließlich von G. Jaede übernommen wurde (53).

Mit der Ausdehnung des Nachtverkehrs durch die Straßenbahnen mußte der Nachtomnibusbetrieb immer mehr eingeschränkt werden. Am 1.3.1908 stellte der Berliner Nacht-Omnibus-Betrieb Gustav Jaede

den Betrieb ein(54). Fortan beschränkte sich der Nachtomnibusverkehr auf die beiden Linien Stettiner Bahnhof - Hallesches Tor und Stettiner Bahnhof - Potsdamer Str. (bis Bülowstr.)(55) der Omnibus-Compagnie (Kniese).

Die Entwicklung bei den gewöhnlichen Omnibussen war seit der Jahrhundertwende durch Konzentrationsbestrebungen gekennzeichnet. Diese führten dazu, daß die ABOAG im Laufe der Zeit alle größeren Wettbewerber übernahm. Der Hauptgrund dieser Konzentrationstendenzen dürfte der gewesen sein, angesichts der starken Konkurrenz der Straßenbahn den Wettbewerb wenigstens zwischen den Omnibusunternehmungen einzuschränken oder sogar ganz auszuschalten. Im Jahre 1903 wurde die Neue Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft von der ABOAG übernommen(56).

Erstere Gesellschaft hatte im Winter 1902/03 9 Linien betrieben und besaß um die Jahreswende 1902/03 einen Wagenpark von 269 Omnibussen. Die ABOAG besaß zur gleichen Zeit 15 Linien und wies einen Omnibuspark von 341 Wagen auf(57). Es folgte 1908 die Übernahme des Omnibusbetriebs der Berliner Spediteur-Verein Actien-Gesellschaft durch Aufkauf der Konzessionen dieser Gesellschaft(58). 1910 beförderte die ABOAG rund 99% aller von Omnibussen beförderten Personen(59).

Angesichts der Umwandlung des Pferdebahnbetriebs in elektrischen Straßenbahnbetrieb waren auch auf dem Gebiet des Omnibusverkehrs seit Ende der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts Bestrebungen vorhanden, die technischen Fortschritte dem Betrieb nutzbar zu machen. Seit dem 3.9.1899 war von der Neuen Berliner Omnibus-AG ein Akkumulatorenbus als Einsetzwagen auf der Linie Kreuzberg - Stettiner Bahnhof betrieben worden, der aber am 18.11.1899 wegen technischer Mängel wieder aus dem Verkehr gezogen werden mußte(60). Weitere Versuche mit elektrisch angetriebenen Omnibussen folgten, schlugen aber fehl(61). Die Zukunft lag bei dem durch Explosionsmotor angetriebenen Automobilomnibus (Autobus).

Am 19.11.1905 eröffnete die ABOAG den regelmäßigen Autobusbetrieb auf der Linie Chausseestr. - Hallesches Tor(62). Die Autobusse dieser Linie erreichten eine "mittlere Fahrgeschwindigkeit" von 15 km/st (63).

Die Zahl der Autobusse nahm jetzt in Berlin ständig zu (1906 = 4, 1910 = 173, 1914 = 290(64)), obwohl die hohen Betriebskosten zunächst ein günstiges Wirtschaftsergebnis der Autobuslinien verhinderten. Vorkalkulationen hatten z.B. mit einem Gummireifenverbrauch im Werte von 10 Mark pro Tag und Wagen gerechnet, tatsächlich ergaben sich aber 30 Mark(65). Zum Teil mußten die Autobuslinien wieder eingestellt werden, kurz, der Beginn des Autobusbetriebs war mit großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten verbunden. Diese Schwierigkeiten brachten z.B. die ABOAG in den Jahren 1907/08 bei gleichzeitigem Konjunktureinbruch an den Rand der Liquidation(66). Die Gesellschaft konnte in den Jahren 1907 bis 1909 keine Dividende verteilen, während bisher (1890-1906) durchschnittlich über 10% ausgeschüttet worden waren(67). In dem Autobusbetrieb lag aber die einzige Chance

des Omnibusses überhaupt. Der Pferdebus war der elektrischen Straßenbahn außer in stark belasteten Straßen der Innenstadt in der Verkehrsleistung unterlegen (geringere Reisegeschwindigkeit), arbeitete darüber hinaus wegen des niedrigen 5-Pf-Teilstreckentarifs kaum noch gewinnbringend, so daß der Pferdebusbetrieb teilweise nur erhalten blieb, um nicht die Genehmigung für die bestimmte Linie zu verlieren (68). Mit der technischen Vervollkommnung des Autobusses, die zu einer Senkung der Betriebskosten führte (69), und mit dem vermehrten Zuspruch seitens der Fahrgäste wegen der höheren Reisegeschwindigkeit verbesserte sich die Wirtschaftslage der ABOAG wieder; von 1910 bis 1914 wurden zwischen 6% und 9% Dividende verteilt (70).

Gegen Ende unserer Beobachtungsperiode wurde die Tendenz einer verstärkten Neugründungstätigkeit von Omnibusunternehmungen sichtbar. Im Jahre 1907 hatte die GBS begonnen, ein eigenes Autobuslinienetz aufzubauen (71). Die zu diesem Zweck am 6.5. 1907 gegründete "Große Berliner Motoromnibus-Gesellschaft mbH" nahm den Betrieb (zunächst nur im Ausflugsverkehr) am 19.5.1907 auf (72). Die beiden ersten (und einzigen) Linien, nämlich Linie A: Hallesches Tor - Stettiner Bahnhof und Linie B: Hallesches Tor - Alexanderplatz wurden am 1.7.1907 eröffnet (73). Bereits am 1.12.1909 wurde der Linienverkehr jedoch wegen ungünstiger Betriebsergebnisse eingestellt und die Omnibusgesellschaft bald darauf liquidiert, nachdem die Autobusse noch einige Zeit im Ausflugs- und Überlandverkehr eingesetzt worden waren (74).

Ebenfalls im Jahre 1907, und zwar am 2. Mai, eröffnete die Stadt Rixdorf (später Neukölln) einen eigenen Omnibusbetrieb mit der Linie Hermannplatz - Ringbahnhof Treptow (75). Die genannte Stadt hatte sich zur Errichtung eines städtischen Omnibusbetriebs entschlossen, nachdem die Verhandlungen mit Berliner Omnibusunternehmungen über die Einrichtung von Omnibuslinien nach Rixdorf wegen angeblich hoher Garantieforderungen der Omnibusunternehmungen zu keinem Ergebnis geführt hatten. Ende 1909 umfaßte der städtische Betrieb die Linien:

1. Hermannplatz - Ringbahnhof Treptow,
2. Rathaus - Ringbahnhof Treptow,
3. Buschkrug (Britz) - Krankenhaus Buckow.

Der Fuhrpark umfaßte Ende 1910 25 Omnibusse und 102 Pferde. Im März 1913 stellte die Stadt Neukölln (76) ihren Omnibusbetrieb ein, da sich durch die Anlage bzw. den Ausbau von Straßenbahnlinien und die Ausdehnung des Autobusbetriebs auf Neukölln die Verkehrsgelegenheiten inzwischen weitgehend verbessert hatten.

Wenige Monate vor Ausbruch des ersten Weltkrieges, am 2.5.1914, eröffnete die von der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin mit einem Stammkapital von 200.000, - Mark errichtete "Hochbahn-Omnibus-Gesellschaft mbH" ihren Betrieb auf der Linie Ringbahnhof Hermannstr. - Ringbahnhof Prenzlauer Allee (77). Am 19.5.1914 folgte die Eröffnung einer zweiten Linie, und zwar vom Stettiner Bahnhof zum Hermannplatz (Hobrechtstr.) mit einer Abzweigung am Halleschen Tor zum Tempelhofer Feld (78).

Diese Linien sollten die Funktion von Zubringerlinien erfüllen, um die U-Bahnstrecken durch Nord-Süd-Verbindungen zu ergänzen. Demgemäß waren die Autobusse der Hochbahn-Omnibus-Gesellschaft auch mit einem Übergangstarif zur U-Bahn ausgestattet (79). Mit Ablauf des 10.8.1914 (80) mußte der Omnibusbetrieb jedoch eingestellt werden, da die Fahrzeuge für Kriegszwecke beschlagnahmt wurden.

Einen Gesamtüberblick über den Umfang des Omnibusbetriebs in Groß-Berlin am Ende unserer Betrachtungsperiode geben die folgenden Zahlen: Anfang 1914 waren 293 Autobusse und 569 Pferdebusse vorhanden (81). Vor Kriegsausbruch wurden insgesamt 42 Linien, davon 25 als Autobuslinien betrieben (82); hiervon gehörten der ABOAG 36 (davon 14 Autobuslinien), die mit 653 Omnibussen (davon 235 Autobussen) betrieben wurden (83).

Die übrigen Linien wurden von der Omnibus-Compagnie (Kniese; zwei Nachtomnibuslinien), der Omnibusunternehmung der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen (zwei Linien) und je einer Unternehmung in Wilmersdorf und Steglitz betrieben (84).

Abschließend sei eine Zusammenstellung aller oben genannten Omnibusunternehmungen gegeben:

1. Berliner Omnibus-Gesellschaft G. Busch u. S. Rosenberg.
   Betriebseröffnung 1865.
2. Allgemeine Berliner Omnibus-Actien-Gesellschaft.
   Betriebseröffnung 1868.
3. Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt Aktien-Gesellschaft.
   Betriebseröffnung 1.4.1886.
4. Omnibusbetrieb J. Franke.
   Betriebseröffnung 1892.
5. Grosse Berliner Omnibus-Gesellschaft.
   Betriebseröffnung 1893.
6. Grunderwerbs- und Baugesellschaft.
   Betriebseröffnung 1893.
7. Berliner Fuhrwesen Thien.
   Betriebseröffnung 1893.
8. Neue Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft.
   Betriebseröffnung 1895.
9. Omnibus-Gesellschaft Reform.
   Betriebseröffnung 1897.
10. Berliner Spediteur-Verein Actien-Gesellschaft.
    Betriebseröffnung 1898.
11. Große Berliner Motoromnibus-Gesellschaft mbH.
    Betriebseröffnung 1907.
12. Omnibusbetrieb der Stadt Rixdorf.
    Betriebseröffnung 1907.

13. Hochbahn-Omnibus-Gesellschaft mbH.
Betriebseröffnung 1914.

Nachtomnibusunternehmungen:

1. Omnibus-Compagnie (Kniese).
Betriebseröffnung 1895.

2. Nacht-Omnibus-Gesellschaft Bumb (später Nacht-Omnibus-Betrieb G. Jaede).
Betriebseröffnung 1896.

2. Verkehrsentwicklung

Die Zahl der von Omnibussen beförderten Personen stieg von 1866 bis 1913 von 12,5 auf 169,65 Mio. an (85). Die Entwicklung war jedoch nicht stetig. Von 1875 bis 1881 war der Gesamtverkehr der Omnibusse (gemessen an der Zahl der beförderten Personen) rückläufig; er fiel von 14,7 (1874) auf rund 10 Mio. (1881) infolge der Konkurrenz der Pferdestraßenbahnen. Seit 1882 nahmen die Verkehrsleistungen des Omnibusses trotz des Pferdebahnwettbewerbes stetig zu, nachdem die Omnibuslinien fast ganz auf das eigentliche Stadtgebiet von Berlin zurückgezogen worden waren. Die 1880 von der ABOAG betriebenen 14 Linien verliefen sämtlich innerhalb Berlins; nur die zwei neben der ABOAG vorhandenen Omnibusunternehmungen befuhren je eine Linie nach Rixdorf (heute Neukölln) sowie nach Wilmersdorf (86). Die Aufwärtsentwicklung nach 1882 erlitt nur 1901 und 1908 kurze Unterbrechungen, die als eine Folge der Stockung der allgemeinen Wirtschaftstätigkeit angesehen werden können. Die Wachstumsrate (87) des Omnibusverkehrs lag von 1882 - 1896 aber überwiegend unter der des gesamten Groß-Berliner Personenverkehrs. Erst ab 1897 war die Wachstumsrate des Omnibusverkehrs in manchen Jahren größer als die des Gesamtverkehrs.

Für die Beurteilung der Ausnutzung der Omnibuswagen (beförderte Personen je Wagenkm (88) stehen Zahlen der ABOAG zur Verfügung (89). 1868 ergab sich eine Ausnutzungsziffer von 2,5, die sich in der Folgezeit langsam erhöhte und 1913 5,4 betrug. Dieses Ansteigen kann darauf zurückgeführt werden, daß der Omnibus nur noch die belebtesten Verkehrsstrecken befuhr.

3. Tarifentwicklung (90)

Im Gegensatz zu der Pferdestraßenbahn wurde beim Pferdeomnibus anfangs ein Einheitstarif angewendet. Das mag historisch zu erklären sein aus dem Vorbild der Torwagen (91), für die ebenfalls ein Einheitsfahrpreis galt. Der Tarif der Berliner Omnibus-Gesellschaft von 1865 differenzierte jedoch nach:

a. Fahrten innerhalb Berlins,
b. Fahrten über Berlin hinaus,

c. Benutzung des Innenraums oder des Verdecks des Pferdebusses.

Fahrten innerhalb Berlins kosteten bei Benutzung des Innenraums des Wagens 15 Pf, bei Benutzung des Verdecks(92) 10 Pf(93). Die Fahrpreise auf den in die Vororte führenden Linien, den sog. "Landlinien", waren je nach der Länge der Omnibuslinie unterschiedlich.

Ab 1.5.1866 gab die Berliner Omnibus-Gesellschaft allgemein Umsteigefahrscheine (sog. "Correspondenz-Billets") zu einem erhöhten, wiederum nach Fahrten innerhalb Berlins bzw. in die Vororte differenzierten Fahrpreis aus, nachdem bereits vorher auf der Linie nach Charlottenburg Umsteiger eingeführt worden waren. Der Umsteiger berechtigte zum einmaligen Umsteigen am selben Tage auf eine zweite Omnibuslinie derselben Gesellschaft; er kostete für Fahrten innerhalb Berlins 20 Pf, für Fahrten z.B. nach Charlottenburg, Lichtenberg und Tempelhof 25 Pf, nach Pankow 30 Pf. An Sonn- und Feiertagen wurden Umsteiger nicht ausgegeben. 1867 war der Umsteigefahrschein bereits wieder abgeschafft worden(94).

Im Jahre 1868 erhöhte die ABOAG den Fahrpreis von 15 auf 20 Pf (für Stadtfahrten im Innenraum des Wagens); gleichzeitig jedoch wurden Fahrscheine für zwei Fahrten zu 30 Pf ausgegeben, so daß bei Lösung dieser Fahrscheine weiterhin eine Fahrt beliebiger Länge 15 Pf kostete. Dieser 30-Pf-Fahrschein, genannt "Abonnement-Billet", erfüllte zugleich die Funktion eines Umsteigefahrscheines, da die zweite Fahrt auf einer beliebigen Stadtlinie zurückgelegt werden konnte. Die Gültigkeit des Fahrscheins erstreckte sich auf zwei hintereinander folgende Werktage, wobei Sonn- und Feiertage nicht mitgerechnet wurden. Der Preis für Fahrten auf dem Verdeck (10 Pf) wurde nicht geändert. Die in die Vororte führenden Linien hatten weiterhin einen je nach der Linienlänge unterschiedlichen Einheitstarif; es kostete z.B. die Fahrt nach Charlottenburg 25 Pf, nach Pankow 30 Pf (Stand 1870).

Die seit 1868 geltenden Fahrpreise für Fahrten innerhalb der Stadt Berlin wurden lange Zeit beibehalten. Der Grund hierfür kann darin gesehen werden, daß die ABOAG im Omnibusverkehr eine fast monopolistische Stellung einnahm und ferner die Konkurrenz der Straßenbahn erst in den 70er Jahren fühlbar wurde, so daß die Omnibusgesellschaft keine Veranlassung zu Fahrpreisherabsetzungen hatte.

Die seit den 70er Jahren immer stärker werdende Konkurrenz der Straßenbahn(95) führte schließlich dazu, daß die ABOAG im August 1881 begann, einen Teilstreckentarif mit 10-Pf-Teilstrecken einzuführen, und zwar zunächst auf der Linie Stettiner Bahnhof - Kurfürstenstr. Seit diesem Zeitpunkt waren somit folgende Fahrpreise für Fahrten innerhalb Berlins vorhanden:

Teilstrecke:	10 Pf,
ganze Linie:	20 Pf,
Fahrt auf dem Verdeck:	10-Pf-Einheitstarif.

Die Tarife der in die Vororte führenden Linien wiesen z.T. noch einen höheren Fahrpreis auf. So besaß die Linie Spittelmarkt - Schöneberg - Wilmersdorf einen 30-Pf-Tarif, die Linie Alexanderplatz - Französ-

sisch-Buchholz (heute Buchholz) einen 25-Pf-Tarif (Stand 1883). Im Laufe der Zeit wurden jedoch die Fahrpreise denjenigen des für Fahrten innerhalb Berlins geltenden Tarifs immer mehr angepaßt.

Zur Einführung auf dem Markt hatte die Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-AG sofort bei Betriebseröffnung 1886 neben den 10-Pf-Teilstrecken auch solche zu 15 Pf eingerichtet, also eine Abstufung der Fahrpreise um jeweils nur 5 statt wie bisher bei der ABOAG um 10 Pf vorgenommen. Dieser Maßnahme mußte die ABOAG aus Wettbewerbsgründen folgen und ebenfalls 15-Pf-Teilstrecken einführen. Der Omnibustarif war somit von nun an 3-fach abgestuft: Teilstreckenfahrten kosteten 10 oder 15 Pf, die ganze Linie 20 Pf. Nach wie vor galt jedoch für die Benutzung der Verdeckplätze ein 10-Pf-Einheitstarif.

Im Zuge der Wettbewerbsmaßnahmen gegen die Straßenbahnkonkurrenz begann die ABOAG im Laufe des Jahres 1896 auf Fahrpreise von 20 Pf zu verzichten. Auf 7 Linien wurde im gleichen Jahre ein 10-Pf-Einheitstarif eingeführt.

Ein neuer Entwicklungsabschnitt für den Omnibustarif begann 1897. In diesem Jahr führte die Neue Berliner Omnibus-AG - zunächst nur auf einer Linie - die 5-Pf-Teilstrecke ein. Die ABOAG mußte dieser Entwicklung folgen; sie begann am 1.4.1898 mit der Einführung von 5-Pf-Teilstrecken.

Die 1897 eröffnete Omnibus-Gesellschaft Reform sowie die 1898 deren Betrieb übernehmende Berliner Spediteur-Verein Actien-Gesellschaft wiesen auf dem Tarifgebiet die Besonderheit auf, daß auf ihren sämtlichen Wagen nur ein 5-Pf-Einheitstarif galt. Die Berliner Spediteur-Verein-AG behielt diesen Tarif bis zur Beendigung ihres Omnibusbetriebs (1908) bei.

Die seit 1895 verkehrenden Nachtomnibusse hatten höhere Fahrpreise als die gewöhnlichen Omnibusse. Der Hauptgrund dafür war darin zu erblicken, daß der Nachtbetrieb allgemein als höher zu bewertende Sonderleistung angesehen wurde.

Die Omnibus-Compagnie (Kniese) besaß 1896 einen Teilstreckentarif mit Fahrpreisen von 10, 20 und 30 Pf. Erst nach der Jahrhundertwende ermäßigte die Gesellschaft - wohl auf Einwirken des Berliner Polizeipräsidiums - die Fahrpreise auf 10, 15 und 20 Pf.

Die Fahrpreisherabsetzungen bei den gewöhnlichen (Pferde-)Omnibussen kamen um die Jahrhundertwende mit der Abschaffung auch des 15-Pf-Fahrpreises zum Abschluß. Ab 1900 hatten die ABOAG und die Neue Berliner Omnibus-AG somit einen nur noch 2-fach abgestuften Teilstreckentarif mit Fahrpreisen von 5 und 10 Pf (96).

Im Jahre 1908 wurde von der ABOAG der Versuch gemacht, den für den Pferdebus geltenden Teilstreckentarif mit Fahrpreisen von 5 Pf für die Teilstrecke und 10 Pf für die ganze Linie durch Erhöhung des Teilstreckenfahrpreises heraufzusetzen. Diese Tarifänderung sollte dazu dienen, die kaum noch befriedigenden Wirtschaftsergebnisse des Pferdeomnibusses zu verbessern. Ab 1.1.1908 kostete eine Teilstrekkenfahrt 7,5 Pf; dieser Fahrpreis wurde erzielt durch Ausgabe eines

15-Pf-Einzelfahrscheins für zwei Fahrten, die nicht am gleichen Tage ausgeführt zu werden brauchten. Außerdem wurden Fahrscheine zu 30 Pf für fünf Fahrten ausgegeben. Ab 1.2.1908 wurde der 15-Pf-Fahrschein durch einen zur einmaligen Fahrt berechtigenden 7-Pf-Fahrschein ersetzt und daneben Fahrscheinhefte mit fünf Teilstreckenfahrscheinen zu 30 Pf ausgegeben. Ab 20.5.1908 schließlich galt wieder der 5-Pf-Teilstreckenfahrpreis. Dieser völlige Mißerfolg einer Fahrpreiserhöhung war die Folge der ablehnenden Reaktion des Publikums, die zu einer erheblich abnehmenden Benutzung der Pferdebusse führte. Ab 1.6.1908 wurde erstmals für die Pferdebusse der ABOAG eine Monatskarte ausgegeben. Die Karte kostete 6 Mark und galt für die beliebige Benutzung der Wagen einer Linie.

Der Autobus hatte zunächst einen 10-Pf-Einheitstarif. Ab 1.3.1907 führte die ABOAG für ihre Autobuslinien jedoch einen Teilstreckentarif ein. Für eine Teilstrecke waren 10 Pf, für die ganze Linie 15 (auf dem Verdeck 10) Pf zu zahlen (97). Der gleiche Tarif wurde von der Grossen Berliner Motoromnibus-Gesellschaft mbH angewendet.

Der Tarif der Hochbahn-Omnibus-Gesellschaft mbH zeichnete sich durch die Besonderheit aus, daß neben den nur für eine Autobusfahrt geltenden Fahrscheinen auch "Übergangsfahrkarten" zur U-Bahn ausgegeben wurden. Auf der Linie B z.B. war für die Fahrt von irgendeinem Punkt der Autobuslinie bis zum nächsten U-Bahnhof mit einer anschließenden U-Bahnfahrt bis zum fünften Bahnhof 15 Pf, bis zum achten Bahnhof 20 Pf zu zahlen. Für die Benutzung der zweiten Wagenklasse der U-Bahn waren Zuschlagkarten zu lösen.

II. Die Straßenbahn

1. Entwicklung der Straßenbahnunternehmungen (98)

Am 22.6.1865 wurde die erste Pferdestraßenbahn Berlins (99) mit der Strecke Brandenburger Tor - Charlottenburg (100) eröffnet; eine Zweiglinie nach dem Krollschen Garten und den sog. Zelten (im Tiergarten) wurde nach einiger Zeit wieder aufgegeben.

Die Unternehmung, die diese erste Straßenbahnlinie betrieb, war die am 11.5.1865 gegründete "Berliner-Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft E.Besckow", eine Kommanditgesellschaft auf Aktien (101) (im folgenden abgekürzt Berlin-Charlottenburger Straßenbahn).

Der Betrieb auf der 7,8 km langen, bis in die 70er Jahre eingleisigen Strecke, wurde im ersten Betriebsjahr mit 18 Schaffnern, 27 Wagenführern, einem Kontrolleur sowie 7 Mann Werkstättenpersonal durchgeführt. Die Wagenzahl betrug Ende 1866 20 (102). Trotz der noch relativ gering anmutenden Beförderungsleistungen (1870 z.B. 1,4 Mio. Fahrgäste (103)) konnte seit 1868 eine Dividende ausgeschüttet werden; sie betrug 1868 bis 1873: 4 - 6 - 8 - 14,5 - 24 - 22%.

Die eigentliche Entwicklung der Pferdestraßenbahnen setzte jedoch erst im Jahre 1873 ein. Der nun folgende starke Aufschwung der Pferdebahnen, der sie zum Hauptverkehrsmittel von Groß-Berlin machte, wurde weitgehend von einer Unternehmung, der am 8.11.1871 gegründeten "Großen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft" (im folgenden abgekürzt GBS(104)) bestimmt. Das Aktienkapital betrug 1872 1,5 Mio. Mark(105). Der Betrieb wurde am 8.7.1873 auf der Strecke Rosenthaler Tor - Badstr. eröffnet; noch im selben Jahr folgten weitere Linien. Während Ende 1873 44 Pferdebahnwagen vorhanden waren, hatte sich deren Zahl Ende 1877 bereits auf 230 erhöht. Zum gleichen Zeitpunkt umfaßte das Personal 800 Personen. Das Aktienkapital war auf 12 Mio. Mark erhöht worden. 1875 wurde auch zum erstenmal eine Dividende (6,25%) verteilt, die in der Folgezeit stetig erhöht wurde und bis 1913 nie unter 7,5% lag.

Die Unternehmung zeigte also in betrieblicher Hinsicht eine stark expansive Entwicklung. Aber nicht nur durch den Ausbau eines eigenen umfangreichen Liniennetzes, sondern auch durch Übernahme anderer Straßenbahnunternehmungen verschaffte sich die Gesellschaft das absolute Übergewicht auf dem Gebiet des Straßenbahnverkehrs in Groß-Berlin. 1886 wurde die "Große Internationale Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft" übernommen, deren eine, verkehrsmäßig sehr wichtige, durch Konzession von 1878 genehmigte Linie Schöneberg - Leipziger Platz(106) schon von Anfang an von der GBS für die genannte Gesellschaft betrieben worden war(107). 1894 wurden Verwaltung und Betrieb der "Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft" übernommen, einer Straßenbahngesellschaft, die am 1.1.1877 ihren Betrieb auf der Linie Alexanderplatz - Weißensee eröffnet hatte(108). Im Jahre 1900 wurde die Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft mit der GBS verschmolzen. 1898 erwarb die Gesellschaft sämtliche Aktien der 1898 gegründeten "Westlichen Berliner Vorortbahn" sowie die Hälfte des Aktienkapitals der ebenfalls 1898 entstandenen "Südlichen Berliner Vorortbahn". 1900 ging auch der größte Teil der Aktien der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn auf die GBS über, und 1910 folgte endlich der Erwerb sämtlicher Aktien der "Neuen Berliner Straßenbahn Nordost AG", die als "Nordöstliche Berliner Vorortbahn" die vierte Tochterunternehmung der GBS bildete.

Inzwischen hatten die Straßenbahnunternehmungen seit Ende der siebziger Jahre den Pferdebahnbetrieb in Groß-Berlin immer mehr ausgedehnt. Ende 1880 war insgesamt ein Wagenpark von 430 Wagen vorhanden(109). Neue Straßenbahnunternehmungen eröffneten den Betrieb, so 1881 in Lichterfelde, 1882 in Köpenick, 1892 in Spandau, die aber nur lokale Bedeutung hatten und mit dem Pferdebahnnetz von Berlin und naher Umgebung nicht in Verbindung standen.

Mit der Eröffnung des Dampfstraßenbetriebs im Jahre 1886 wurde zum erstenmal im Raum Groß-Berlin regelmäßig die mechanische Antriebskraft für Straßenbahnen angewendet. Am 5.5.1886 wurde die von der "Kurfürstendamm-Gesellschaft" (eine Gesellschaft zur Erschließung des Kurfürstendammgebietes) erbaute erste Dampfstraßenbahnlinie vom Zoologischen Garten über den Kurfürstendamm nach Halensee eröffnet. Der Dampfbetrieb war u.a. deshalb gewählt worden, weil mit sehr

unregelmäßigem Verkehr (an schönen Sommertagen starker Ausflugsverkehr in den Grunewald, im Winter nur geringer Anliegerverkehr) gerechnet wurde, den man nur mit dem schnelleren Dampfbetrieb bewältigen zu können glaubte (110). Der Dampfbetrieb bewährte sich, und die erste Linie wurde bald durch weitere Dampfstraßenbahnlinien ergänzt. Im April 1894 war das Liniennetz der Dampfstraßenbahn ausgebaut (111). Es erstreckte sich über die Orte Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg, Friedenau, Steglitz, Schmargendorf und Grunewald. Nur in Berlin selbst verkehrten keine Dampfstraßenbahnen, da ihr Betrieb im Jahre 1890 vom Berliner Polizeipräsidenten aus "verkehrspolizeilichen Rücksichten" für unzulässig erklärt worden war (112). Der Dampfstraßenbahnbetrieb lag in den Händen des "Berliner Dampfstraßenbahn-Consortiums", das sich aus der Bank für Handel und Industrie, dem Bankhaus J. Simon Ww. Söhne und dem Berliner Unternehmer Hermann Bachstein zusammensetzte. Diese Unternehmung ging 1898 auf die Westliche Berliner Vorortbahn über.

Mit der Umwandlung des Pferdebetriebs in elektromotorischen Betrieb seit etwa 1895 begann ein neuer Entwicklungsabschnitt für die Groß-Berliner Straßenbahnunternehmungen. Die Anfänge des elektrischen Straßenbahnbetriebs gehen allerdings schon auf das Jahr 1881 zurück. Die Firma Siemens u. Halske hatte zwischen dem Bahnhof "Gross-Lichterfelde" (Anhalter Bahn) und der Kadettenanstalt eine in erster Linie der Erprobung des elektrischen Bahnbetriebs dienende, 2,5 km lange elektrische Straßenbahnlinie errichtet, die am 16.5.1881 (113) ihren regelmäßigen Betrieb mit einem Wagen aufnahm (114). Nachdem Siemens u. Halske seit dem 10.9.1895 auch eine elektrische Straßenbahn zwischen Pankow und Gesundbrunnen in Betrieb genommen hatte (115), erhielt die Elektrifizierung des Straßenbahnnetzes von Groß-Berlin den entscheidenden Anstoß durch die Treptower Gewerbeausstellung von 1896. Insbesondere die Stadt Berlin bemühte sich um eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen nach Treptow. Es wurde daher der GBS und der Firma Siemens u. Halske gestattet, drei bzw. eine elektrisch betriebene Straßenbahnlinie nach Treptow einzurichten (116). Am 1.5.1896 eröffnete die erstgenannte Gesellschaft auf ihren Linien mit 50 elektrischen Triebwagen den Betrieb (117).

Welche umfangreichen Investitionen zur Umwandlung des Groß-Berliner Pferdebahnnetzes nötig waren, zeigt die Tatsache, daß die GBS ihr Aktienkapital von 21.375.000 (1894) auf 100.082.400 Mark (1904) (118) erhöhte.

Die Umwandlung nahm etwa 6 Jahre in Anspruch. Von den Ende 1901 vorhandenen 58 Linien der GBS wurden damals bereits 53 elektrisch betrieben. Im Dezember 1902 war die Umwandlung des gesamten Netzes der GBS abgeschlossen.

Das Netz der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn wurde schon seit Februar 1901 elektrisch betrieben, und der bisher überwiegend mit Dampfstraßenbahn durchgeführte Betrieb der Westlichen Berliner Vorortbahn war bereits im August 1900 vollständig in elektrischen Betrieb umgewandelt worden.

Seit Beginn der Einführung des elektrischen Straßenbahnbetriebs versuchten insbesondere auch Großunternehmungen der Elektroindustrie im Groß-Berliner Straßenbahnwesen Fuß zu fassen, und zwar neben Siemens u. Halske die AEG sowie die "Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen Aktiengesellschaft" (Nürnberg). Siemens u. Halske entwickelte aus der ersten elektrisch betriebenen Straßenbahn in Lichterfelde (1881) das 1895 zum größten Teil eröffnete Netz elektrischer Straßenbahnen zwischen den Orten Lichterfelde, Lankwitz, Steglitz, Südende und Mariendorf (119); weiterhin bewirkte die Firma offensichtlich auch die Gründung der "Berliner elektrische Straßenbahnen Aktiengesellschaft" (1899) (120), die die von Siemens u. Halske in Berlin betriebenen elektrischen Straßenbahnen, die 1895 eröffnete Linie Pankow - Gesundbrunnen (seit 1899 bis Mittelstr.) sowie die 1896 dem Verkehr übergebene Linie Behrenstr. - Treptow (121) übernahm.

Die AEG betrieb seit 1899 die Spandauer Straßenbahnen und hatte entscheidenden Einfluß auf die Gründung der "Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen GmbH", die ihre erste Linie im Osten Berlins vom Schlesischen Bahnhof nach Treptow im Jahre 1899 eröffnete. Die Straßenbahnen dieser Gesellschaft liefen unter dem Namen "Berliner Ostbahnen".

Die Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen betrieb seit 1899 eine elektrische Straßenbahn von Berlin nach Hohenschönhausen (122). Diese Linie ging 1907 auf die Neue Berliner Straßenbahn Nordost AG über, die - wie erwähnt - 1910 als Nordöstliche Berliner Vorortbahn der GBS angegliedert wurde.

Im Jahre 1903 waren in Groß-Berlin insgesamt 12 Straßenbahnunternehmungen (einschließlich der von der Hochbahngesellschaft betriebenen Straßenbahnlinie Warschauer Brücke - Zentralviehhof) vorhanden; der Wagenpark umfaßte (am 31.3.1903) 3354 Wagen, der Personalbestand betrug 7827 Personen (123).

Die überragende Bedeutung der wirtschaftlich als eine Unternehmung anzusehenden GBS mit ihren drei Tochtergesellschaften für den Straßenbahnverkehr in Groß-Berlin wird ersichtlich aus der Tatsache, daß ihr Anteil an der Beschäftigtenzahl 91,2%, an der Wagenzahl 89,6% und an der Zahl der beförderten Personen 93,2% betrug.

Der kommunale Straßenbahnbetrieb spielte in unserer Betrachtungsperiode nur eine untergeordnete Rolle. Er wurde vorwiegend in den Außenbezirken von Groß-Berlin verwirklicht, also in Gebieten geringerer Verkehrstätigkeit, in denen das private Unternehmertum zurückhaltend gewesen sein dürfte. So befanden sich von Anfang an im Besitz der Kommunen die Köpenicker Straßenbahn, die Straßenbahn der Gemeinde Französisch-Buchholz, der Gemeinde Steglitz, die Straßenbahn Alt-Glienicke - Bahnhof Adlershof, die Straßenbahn der Gemeinde Heiligensee und die Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn. Jedoch waren die Kommunen nicht auch in jedem Fall Betriebsunternehmer. Köpenick hatte z.B. seine Straßenbahn 1882-1903 einer privaten Unternehmung zur Betriebsführung verpachtet (124). Andere Kommunen übernahmen durch Ankauf die von Privatunternehmern angelegten und be-

triebenen Straßenbahnen, so die Gemeinde Friedrichshagen 1895 die seit 1890 zwischen dem Bahnhof Friedrichshagen und dem "Bad Bellevue" verkehrende Straßenbahn (125), der Kreis Teltow am 1.4.1906 die Straßenbahnen von Siemens u. Halske in Lichterfelde und Umgebung (126), die Stadt Spandau 1909 die in ihrem Gebiet gelegenen Straßenbahnen (127). Die Stadt Berlin besaß seit 1901 (128) den größten Teil der Aktien der Berliner elektrische Straßenbahnen AG, überließ aber der alten Betriebsunternehmerin (Siemens u. Halske) weiterhin die Betriebsführung. Aus später zu erörternden Gründen errichtete die Stadt eine kommunale Straßenbahnunternehmung, die "Berliner Städtische Straßenbahnen", die am 1.7.1908 den Betrieb auf den Strecken Weddingplatz - Landsberger Allee und Stettiner Bahnhof - Landsberger Allee eröffnete (129). Am 31.3.1914 betrug die gesamte Streckenlänge dieser Unternehmung aber nur 23 km.

Vor Ausbruch des Krieges 1914 waren in Groß-Berlin 16 Straßenbahnunternehmungen vorhanden. Bleibt das Moment der rechtlichen Selbständigkeit unberücksichtigt und werden alle Unternehmungen mit einheitlicher Willensbildung oder Betriebsführung wirtschaftlich als eine Unternehmung aufgefaßt, so reduziert sich die Zahl der Straßenbahnunternehmungen auf neun.

Das gesamte Streckennetz umfaßte Ende 1913 rd. 550 km, der Wagenpark setzte sich aus 4023 Personenwagen zusammen und die Beschäftigtenzahl betrug 14392. An diesen Zahlen war die GBS einschließlich der vier Tochtergesellschaften beteiligt: beim Streckennetz mit rd. 68%, beim Wagenpark mit rd. 83%, beim Personal mit rd. 87%. Die Gesamtunternehmung beförderte 1913 87% aller von Straßenbahnen beförderten Personen; sie besaß 125 der 1913 vorhandenen 161 Straßenbahnlinien (130).

Abschließend sei eine zusammenfassende Übersicht über die in der Darstellung erwähnten Straßenbahnunternehmungen gegeben:

1. Berliner-Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft E. Besckow.
   Betriebseröffnung 1865.
2. Große Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
   Betriebseröffnung 1873.
3. Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft.
   Betriebseröffnung 1877.
4. Große Internationale Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft.
5. Elektrische Straßenbahn in Groß-Lichterfelde
   (Siemens u. Halske). Betriebseröffnung 1881.
6. Köpenicker Straßenbahn.
   Betriebseröffnung 1882.
7. Berliner Dampfstraßenbahn-Consortium.
8. Straßenbahn in Friedrichshagen.
   Betriebseröffnung 1890.
9. Spandauer Straßenbahn.
   Betriebseröffnung 1892.

10. Elektrische Straßenbahn Pankow-Gesundbrunnen.
Betriebseröffnung 1895.

11. Elektrische Straßenbahn Behrenstr. - Treptow.
Betriebseröffnung 1896.

12. Westliche Berliner Vorortbahn.
Gegr. 1898.

13. Berliner elektrische Straßenbahnen AG.
Gegr. 1899.

14. Südliche Berliner Vorortbahn.
Betriebseröffnung 1899.

15. Elektrische Straßenbahn Berlin - Hohenschönhausen.
Betriebseröffnung 1899.

16. Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen GmbH (Berliner Ostbahnen).
Betriebseröffnung 1899.

17. Straßenbahnlinie Warschauer Brücke - Zentralviehhof (sog. Flachbahn).
Betriebseröffnung 1901.

18. Straßenbahn der Gemeinde Französisch-Buchholz.
Betriebseröffnung 1904.

19. Straßenbahn der Gemeinde Steglitz.
Betriebseröffnung 1905.

20. Teltower Kreisbahnen.
Gegr. 1906.

21. Berliner Städtische Straßenbahn.
Betriebseröffnung 1908.

22. Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn.
Betriebseröffnung 1912.

23. Straßenbahn der Gemeinde Heiligensee.
Betriebseröffnung 1913.

2. Netzausbildung und Verkehrsentwicklung

Wir betrachten zunächst die Netzentwicklung der Straßenbahnen Berlins und seiner nächsten Umgebung.

Grundsätzlich verlief die Entwicklung des Liniennetzes in der Weise, daß zunächst Straßenbahnverbindungen zwischen Berlin und seinen Vororten hergestellt wurden, während die Berliner Innenstadt erst später nach und nach durch Straßenbahnlinien erschlossen wurde. Diese Entwicklung des Straßenbahnnetzes von außen nach innen beruhte auf Widerständen der öffentlichen Hand gegen die Anlage von Straßenbahnen im Stadtinnern. Erst "nach langen Bemühungen"(131) wurde der GBS erlaubt, die Linien bis in das Stadtinnere hineinzuführen. Der Haupt-

grund für den Widerstand war in verkehrspolizeilichen Rücksichten (Unfallgefahr) zu suchen (132).

Bis zum Jahre 1876 hatten die Orte Charlottenburg, Tempelhof, Rixdorf (heute Neukölln) und Pankow Straßenbahnverbindungen mit Berlin erhalten; neben diesen Vorortlinien war eine ringförmig um das Stadtinnere gelegte Linie entstanden, die nur im Osten noch nicht geschlossen war (133). Diese Ringlinie wurde nur an wenigen Stellen nach dem Stadtinnern zu überschritten, nämlich am Halleschen Tor bis zum Dönhoffplatz und zur Behrenstr., durch die Prinzenstr. bis zur Köpenicker Str., sowie im Nordwesten Berlins bis zum Kupfergraben und dem Hakkeschen Markt. Es gab noch keine durch Berlin hindurchführende Straßenbahnlinie. Vor allem im Osten, Nordosten und Südosten Berlins fehlten noch Straßenbahnlinien; Orte wie Weißensee, Lichtenberg, Friedrichsfelde und Treptow hatten noch keinen Straßenbahnanschluß. Auch der Alexanderplatz hatte bis 1876 keine unmittelbare Straßenbahnverbindung (134).

In der Periode von 1877 bis Ende 1881 wurde die Ringlinie im Osten geschlossen; die Vororte Weißensee, Treptow, Lichtenberg und Schöneberg erhielten Straßenbahnverbindungen mit Berlin. Es entstand die erste durch Berlin hindurchgehende Linie Leipziger Platz - Spittelmarkt - Seydelstr. - Alte und Neue Jakobstr. - Köpenicker Str. durch Eröffnung der Strecke Bülowstr. - Schlesisches Tor am 22.10.1881 (135). Darüber hinaus erfolgten keine nennenswerten Linienerweiterungen in das Stadtinnere hinein.

Erst in der Periode von 1882 bis 1888 drang die Straßenbahn stärker in die Innenstadt ein, indem die in den äußeren Stadtteilen Berlins endenden Linien in das Innere, z.B. zum Schloß, hineingeführt wurden. Auch wurde die erste in Nord-Südrichtung die Stadt durchquerende Straßenbahnlinie fertiggestellt. Diese führte über den Spittelmarkt durch die Gertraudenstr., den Mühlendamm, Molkenmarkt, die Spandauer Str., Kaiser-Wilhelm-Str. (heute Liebknecht Str.), Rosenstr. und fand am Hackeschen Markt Anschluß an die nördlichen Linien. Weiterhin wurden die Vorortlinien mit Querverbindungen versehen. Weitere Vororte fanden Straßenbahnanschluß an Berlin, so Grundewald, Wilmersdorf, Schmargendorf, Friedenau und Steglitz (136).

Innerhalb der Periode von 1889-1894 wurde eine wichtige Verbindung zwischen den bisher durch die Straße Unter den Linden getrennten Straßenbahnnetzen im Norden und Süden der westlichen Innenstadt hergestellt. Diese wichtige Nordsüdverbindung wurde am 22.9.1894 dem Verkehr übergeben, nachdem endlich die Überquerung der Straße Unter den Linden am Platz am Opernhaus gestattet worden war (137).

Seit etwa 1895, insbesondere aber ab 1900, im Zusammenhang mit der Elektrifizierung des Liniennetzes der Straßenbahn, wurden durch Zusammenschluß der im Stadtinnern endenden Linien lange Durchgangslinien geschaffen. Dadurch ergaben sich Straßenbahnverbindungen von Vorort zu Vorort durch das Berliner Stadtinnere (138). So wurden z.B. die Linien Müllerstr. Ecke Seestr. - Kottbusser Tor und Moritzplatz - Britz am 15.4.1900 zur Linie Müllerstr. - Britz vereinigt, am 6.5. 1902 die Linien Lichtenberg - Spittelmarkt und Spittelmarkt - Bahnhof

Halensee zusammengeschlossen und am 6.5.1902 die Linien Plötzensee - Dönhoffplatz und Bahnhof Friedrichstr. - Görlitzer Bahnhof zur Linie Plötzensee - Görlitzer Bahnhof vereinigt (139).

Einer besonderen Erwähnung bedarf die Entwicklung des Liniennetzes der Dampfstraßenbahnen (140).

Die erste Dampfstraßenbahnlinie in Groß-Berlin wurde 1886 auf dem Kurfürstendamm zwischen dem Zoologischen Garten (etwa Ecke Tauentzienstr.) und Halensee eröffnet (141). Diese Linie wurde 1887 über die Koenigsallee, Herbertstr., Hubertusbader Str., Teplitzer Str. in den Grunewald verlängert und endete nach Berührung des Rosenecks westlich davon.

Im Jahre 1888 folgten weitere Dampfstraßenbahnlinien, und zwar die Linie Zwölf Apostelkirche (Schöneberg) - Schmargendorf durch die Grunewaldstr., Mecklenburgische Str., vorbei am Ringbahnhof Schmargendorf zur Breitestr. (142) sowie die Linie Nollendorfplatz - Schöneberg - Steglitz durch die Maaßenstr., Akazienstr., Hauptstr. bis zur Schloßstr. Ecke Lichterfelder Chaussee (heute Hindenburgdamm). Ferner erfolgte 1888 eine Erweiterung der Linie Grunewald - Zoologischer Garten durch die Tauentzienstr. und die Kleiststr. zum Nollendorfplatz. Schließlich wurde 1890 eine Linie durch die Joachimstaler Str. und die Kaiserallee (heute Bundesallee) eröffnet.

Verschiedenen Strecken der Dampfstraßenbahnlinien war gemeinsam, daß sie durch wenig besiedelte Gebiete Groß-Berlins führten. Hierin liegt zugleich die Begründung für die Wahl des Dampfbetriebs anstelle des Pferdebetriebs. Die größere Reisegeschwindigkeit der Dampfbahn erhöhte nicht nur den Anreiz für die Benutzung der Bahnen auf den relativ langen Außenstrecken, sondern setzte auch den notwendigen Wageneinsatz herab und wirkte somit kostenmindernd.

Unabhängig von dem Liniennetz Berlins mit näherer Umgebung entwikkelten sich in verschiedenen äußeren Bezirken Groß-Berlins kleinere Straßenbahnnetze, nämlich in Lichterfelde (seit 1881), in und um Köpenick (seit 1882) sowie in Spandau (seit 1892)(143).

Die am 16.5.1881 von Siemens u. Halske in Lichterfelde eröffnete elektrische Straßenbahn war auf den Anlagen einer von der Anhalter Bahn zur Kadettenanstalt verlaufenden Materialtransportbahn erbaut worden. Letztere hatte dem Transport der für die Erbauung der Kadettenanstalt in Lichterfelde benötigten Materialien gedient und war von dem Begründer des Villenvorortes Lichterfelde, dem Rittergutsbesitzer Carstenn, der Firma Siemens u. Halske durch Vertrag vom 1.10.1880 kostenlos für zwei Jahre überlassen worden (144).

Im August 1890 wurde die Linie von der Kadettenanstalt aus durch die Sternstr. (heute Kadettenweg), sodann in östlicher Richtung parallel der Berlin-Potsdamer Eisenbahn bis zum Bahnhof Steglitz verlängert (145).

Im März 1895 wurden neue Linien in Betrieb genommen, und zwar die Linie Bahnhof Lichterfelde-Ost über die Berliner Str. zum Bahnhof Steglitz sowie die von der Stammlinie abzweigende Strecke durch die

Chausseestr. (heute Hindenburgdamm) nach Steglitz (146). Ebenfalls im März 1895 wurde die Linie Bahnhof Südende - Bahnhof Steglitz dem Verkehr übergeben, die durch die Steglitzer Str. führte und am Handjery Platz auf die im Zuge der Albrechtstr. verlaufende Linie überging.

Die erste Linie des sich in und um Köpenick ausbildenden Straßenbahnliniennetzes war die am 18.10.1882 eröffnete, 1,8 km lange Pferdebahnlinie Bahnhof Köpenick (Eisenbahn Berlin - Frankfurt Oder) - Schloßplatz (147). Mit der Elektrifizierung der Bahn im Jahre 1903 wurden zugleich Linienerweiterungen vorgenommen, und zwar zunächst bis zur Marienstr. (heute Wendenschloßstr.), dann bis Wendenschloß sowie vom Schloßplatz bis zum Bahnhof Spindlersfeld. 1906 wurde die kommunale Friedrichshagener Straßenbahn angekauft und in das Liniennetz der Köpenicker Straßenbahn (Linie Bahnhofstr. in Köpenick - Bahnhof Friedrichshagen - Berliner Wasserwerke in Friedrichshagen) einbezogen. Nachdem das Liniennetz weiter ausgebaut worden war, waren zu Beginn des ersten Weltkrieges folgende Linien in Betrieb:

1.	Bahnhof Mahlsdorf	- Wendenschloß,
2.	Bahnhof Köpenick	- Bahnhof Grünau,
3.	Werktags:	
	Marienstr.	- Bahnhof Spindlersfeld,
	Sonntags:	
	Wendenschloß	- Bahnhof Adlershof,
4.	Bahnhof Friedrichshagen	- Wasserwerke Müggelsee,
5.	Mahlsdorf-Süd	- Bahnhof Adlershof,
6.	Marienstr.	- Bahnhof Friedrichshagen,
7.	Bahnhof Spindlersfeld	- Bahnhof Friedrichshagen,
8.	Bahnhof Köpenick	- Marienstr. bzw. Wendenschloß.

Das in und um Köpenick angelegte Straßenbahnliniennetz wurde ergänzt durch die von den Teltower Kreisbahnen am 5.6.1909 eröffnete Straßenbahnlinie Alt-Glienicke (Kirche - Bahnhof Adlershof-Alt-Glienicke (148) (heute Adlershof). Eine weitere Straßenbahnlinie wurde von der Gemeinde Schmöckwitz zwischen dem Bahnhof Grünau und Schmöckwitz angelegt und als sog. Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn am 9.3.1912 dem Verkehr übergeben (149).

Die erste (Pferdebahn-)Linie des Spandauer Straßenbahnnetzes wurde am 29.5.1892 (150) eröffnet. Sie verband den Bahnhof der Berlin-Hamburger Bahn (an der Neuen Brücke) mit dem Fehrbelliner Tor (151). Unternehmerin war die Firma "Simmel, Matzky u. Co". 1894 ging die Pferdebahn auf die "Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft AG" über (152), die im Jahre 1896 den elektrischen Betrieb einführte. Das Liniennetz war inzwischen erweitert worden, so daß 1896 folgende Linien betrieben wurden (153):

Bahnhof (Berlin-Hamburger Bahn)		- Fehrbelliner Tor,
Bahnhof	"	- Pichelsdorf,
Bahnhof	"	- Schützenhaus.

1899 ging die Spandauer Straßenbahn in das Eigentum der "Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft" über, die das Liniennetz weiter ausgestaltete. Bei Übernahme der Spandauer Straßenbahn durch die Stadt Span-

dau im Jahre 1909 waren die Linien

Bahnhof	- Johannisstift,
Bahnhof	- Pichelsdorf,
Bahnhof	- Hakenfelde,
Stresowplatz	- Spandauer Bock,
Spandau Markt	- Nonnendamm Ecke Reisstr.

vorhanden (154).

Am 30. 9. 1908 eröffnete die von der Firma Siemens u. Halske erbaute Straßenbahnlinie Spandau - Nonnendamm (mit Abzweigung nach Haselhorst) ihren Betrieb. Diese Bahn ergänzte das Spandauer Straßenbahnnetz in Richtung der Siemens-Werke im heutigen Siemensstadt (155).

Bei Kriegsausbruch 1914 umfaßte das Spandauer Straßenbahnnetz die Linien:

Bahnhof	- Johannisstift,
Bahnhof	- Pichelsdorf,
Bahnhof	- Hakenfelde,
Stadtpark	- Spandauer Bock,
Bahnhof Spandau-West	- Bahnhof Fürstenbrunn (156).

Die Entwicklung der Straßenbahnnetze in Köpenick und Spandau beruhte von Anfang an auf vorhandenen Verkehrsbedürfnissen. Beide Städte hatten eine Größe und wirtschaftliche Bedeutung, die ein lokales Straßenbahnnetz erforderlich machten. Da beide Städte aber noch relativ weit von Berlin entfernt lagen, also durch weite unbesiedelte Flächen von Berlin getrennt waren, konnte sich eine Verbindung dieser Straßenbahnnetze mit demjenigen Berlins und naher Umgebung nicht oder erst sehr spät vollziehen, da niemand gewillt war, das Risiko der Überbrückung dünnbesiedelter bzw. gar nicht besiedelter Räume auf sich zu nehmen (157). Hinzu kam, daß beide Städte eine Eisenbahnverbindung mit Berlin hatten und daß, zumindest während der Zeit der Pferdestraßenbahnen, eine Verbindung mit Berlin schon wegen der langen Reisedauer nicht in Frage kam.

Die Entstehung des Straßenbahnnetzes in Lichterfelde und den umliegenden Orten dürfte primär nicht auf das Vorliegen dringender Verkehrsbedürfnisse zurückzuführen gewesen sein, sondern auf die Tatsache, daß die vorhandene Materialtransportbahn die Anlage eines Bahnkörpers für die in erster Linie Versuchszwecken dienende elektrische Straßenbahn überflüssig machte.

Während Lichterfelde im Laufe der Jahre Anschluß an das nach Berlin führende Straßenbahnnetz erlangte (158), erhielt Spandau während unserer Betrachtungsperiode gar keinen Straßenbahnanschluß an Berlin. Köpenick wurde erst 1908 durch eine Linie der Berliner Ostbahnen mit Berlin verbunden.

Über die Entwicklung der Zahl der auf Straßenbahnen in Groß-Berlin beförderten Personen gibt Tabelle 1 im Anhang Auskunft. Danach wurden auf Straßenbahnen im Jahre 1865 0,5 Mio., 1913 fast 652 Mio. Personen befördert. Mit Ausnahme des Jahres 1869 war während der

ganzen Betrachtungsperiode eine positive Wachstumsrate vorhanden. Bis 1873 war der Verkehr absolut gesehen noch sehr schwach, er stieg bis dahin nur von 0,5 (1865) auf 3,783 Mio. 1880 war er bereits auf fast 52 Mio., 1890 auf 143 Mio. angewachsen. 1900 hatte sich die Zahl der im Vergleich zu 1890 beförderten Personen fast verdoppelt, sie betrug über 280 Mio. Wenn nach 1901 die jährlichen Wachstumsraten kleiner als vorher waren, so lag das an der inzwischen erreichten hohen absoluten Zahl der beförderten Personen. Die absoluten Zuwächse waren aber immer noch sehr stark.

3. Tarifentwicklung (159)

Die Pferdestraßenbahnen hatten von Anfang an einen Teilstreckentarif. Bei der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn war zunächst nur ein einfach gestaffelter Teilstreckentarif mit zwei Fahrpreisen vorhanden. Die Teilstrecke Kupfergraben - Brandenburger Tor kostete 10, die ganze Linie 25 Pf. Mit der Erweiterung ihres Liniennetzes ging die Unternehmung zu einer stärkeren Teilstreckenstaffelung über.

Der Teilstreckentarif der GBS (160) baute anfangs auf dem Eisenbahnfahrpreis der III. Wagenklasse, also auf einem reinen Kilometertarif auf. Für die Strecke von ca. 2,5 km wurden 10 Pf in Ansatz gebracht. Dieser, im öffentlichen Personennahverkehr etwas zu schematische, Aufbau wurde mit der schnellen Netzentwicklung bald zugunsten einer Tarifgestaltung, die sich an die örtlichen Verkehrsverhältnisse hielt, fallengelassen. Als Teilstreckenpunkte wurden Orte mit größerer Verkehrsbedeutung (Plätze, Straßenkreuzungen) gewählt. Je nach der Länge der einzelnen Pferdebahnlinie war eine größere oder geringere Zahl von Teilstrecken eingerichtet. Auf langen Linien ergab sich eine Staffelung von bis zu sieben Fahrpreisen.

Nachdem 1882 auch 15-Pf-Teilstrecken eingeführt worden waren, gab es Fahrpreise von 10, 15, 20, 25, 30, 40 und 50 Pf. Für Nachtfahrten war der doppelte Fahrpreis zu zahlen. An Sonn- und Feiertagen galten die Teilstreckenfahrpreise nicht, sondern es war ohne Rücksicht auf die zurückgelegte Entfernung der jeweilige Fahrpreis für die ganze Linie zu zahlen; an den genannten Tagen wurde also ein Linien-Einheitstarif angewendet. Alle Fahrpreise, die über 25 Pf hinausgingen, haben aber (zumindest seit dem Anfang der 80er Jahre) keine große Bedeutung gehabt. Hierüber gibt die auf Seite 31 folgende Tabelle Auskunft.

Bereits in den 80er Jahren wurde die Tendenz einer schrittweisen Senkung der Fahrpreise sichtbar, wie aus dem langsamen Sinken der Einnahmen je beförderte Person hervorgeht (161).

1884 wurden zunächst die doppelten Fahrpreise für Nachtfahrten abgeschafft, nachdem schon vorher die Gültigkeit der Teilstreckenfahrpreise auch auf Sonn- und Feiertage erweitert worden war. Besonders seit 1888, dem Jahr, in dem der Berliner Polizeipräsident die Länge der für die einzelnen Teilstreckenfahrpreise zurückzulegenden Entfernung auch für die Neue Berliner Pferdebahn Gesellschaft verbindlich geregelt hatte (162), erfolgten Fahrpreisermäßigungen durch Verlängerung

der Teilstrecken und Hand in Hand damit durch langsamen Abbau der oberen Preisstaffeln.

Tabelle 1

Anteil des Verkehrs auf Einzelfahrscheinen zu 10-25 Pf bei der GBS

Jahr	Auf Fahrscheinen von 10-25 Pf beförderte Personen in v.H. der insgesamt beförd. Personen	Einnahme aus Fahrscheinen von 10-25 Pf in v.H. der Gesamteinnahme
1883	98,96	97,12
1884	99,27	98,98
1885	99,43	98,48
1886	99,38	98,37
1887	99,16	98,30

Zahlen entnommen aus: Die Betriebsstatistik der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn für das Jahr 1887. In: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. V.Jahrgang 1888, Nr.12, Berlin, 20.4.1888, S. 97.

Die erwähnte Tarifregelung durch den Berliner Polizeipräsidenten sah folgende Staffelung der Fahrpreise vor:

für	eine	Entfernung	von	2500 m	Fahrpreis	10 Pf,
"	"	"	"	3750 m	"	15 Pf,
"	"	"	"	5250 m	"	20 Pf,
"	"	"	"	7000 m	"	25 Pf,
"	"	"	"	9000 m	"	30 Pf.

Ein wichtiges Datum in der Entwicklung der Straßenbahntarife in Groß-Berlin war der 1.1.1901. Nachdem die GBS bereits am 1.10.1900 auf einer Anzahl von Linien den 10-Pf-Einheitstarif eingeführt hatte, wurde dieser Einheitstarif am 1.1.1901 (mit geringfügigen Ausnahmen) auf das ganze Netz der GBS ausgedehnt. Auf den Linien der Tochtergesellschaften wurde sowohl vor wie nach dem genannten Zeitpunkt teils ein 10-Pf-Einheitstarif, teils ein Teilstreckentarif mit Fahrpreisen von 10, 15 und 20 Pf angewendet. Diese unterschiedliche Tarifregelung rührte aus den verschiedenen Tarifbestimmungen in den mit den einzelnen Kommunen abgeschlossenen Verträgen über deren Zustimmung zur Benutzung ihrer Straßen her.

Abgesehen von den sonstigen Straßenbahnunternehmungen Groß-Berlins war also auch bei der Gesamtunternehmung der GBS der 10-Pf-Einheitstarif nicht vollständig eingeführt worden. Im Laufe der Zeit nahm sogar die Zahl der Linien mit Teilstreckentarif bei der GBS (einschließlich der Tochterunternehmungen) zu, indem die seit der Jahrhundertwende nach und nach eingerichteten sog. "Anschlußbetriebslinien", d.h. Linien der GBS (der Tochtergesellschaften), die auf Linien der Tochterunternehmungen (bzw. der GBS) übergingen, meist mit einem Teilstreckentarif ausgestattet wurden. Neben der bei der GBS auf der Linie

nach Friedrichsfelde seit 1901 bestehenden Ausnahme vom Einheitstarif kamen später auch die Linien nach Boxhagen-Rummelsburg, nach Heinersdorf sowie einem Teil von Lichtenberg mit einem Teilstreckentarif hinzu. Von den am 1.11.1911 von der GBS und den vier Tochtergesellschaften betriebenen 113 Linien galt nur für 77 der 10-Pf-Einheitstarif, während alle übrigen einen Teilstreckentarif mit bis zu drei Fahrpreisstufen aufwiesen.

Nicht von Anfang an, aber doch sehr frühzeitig, führte die GBS Preisvergünstigungen ein. Eine allgemeine, d.h. für jedermann zugängliche Preisermäßigung wurde seit 1875 durch die Ausgabe von beliebig oft benutzbaren Zeitkarten gewährt, die bei einem frei zu wählenden Anfangsdatum für eine Zeitdauer bis zu einem Jahr ausgegeben wurden. Es handelte sich um Karten, die auf den Wagen einer bestimmten Linie gültig waren (bis 1884 nur an Wochentagen) und deren Preise grundsätzlich (163) nach der Zahl der Teilstrecken einer Linie berechnet wurden, indem ein fester Grundbetrag mit einer sich aus der Zahl aller Teilstrecken der jeweiligen Linie ergebenden Zahl multipliziert wurde; somit erfolgte die Berechnung der Karten zwar nach der Zahl der (sämtlichen) Teilstrecken, aber die Karten selbst wurden nicht für Teilstrecken, sondern für die ganze Linie ausgegeben. Bei der Jahreskarte wurden für je 5 Pf des einfachen Fahrpreises 30 Mark berechnet; der Mindestpreis der Jahreskarte betrug 100 Mark. Es kostete also z.B. die Jahreskarte für eine beliebige Strecke einer 30-Pf-Linie 180 Mark. Mehrlinienkarten erhielten keinerlei Ermäßigung; der Gesamtpreis wurde durch Addition der vollen Zeitkartenpreise jeder Linie errechnet.

Aus der dargelegten Berechnungsweise ergab sich z.B. für eine 1-Linien-Jahreskarte dann eine Ermäßigung gegenüber dem Preis des Einzelfahrscheins für die gesamte Linie, wenn die Karte mehr als 50 mal im Monat benutzt wurde.

Die Zeitkarten wurden noch sehr wenig in Anspruch genommen, sei es, daß ihr Preis zu hoch, sei es, daß ein potentieller Benutzerkreis (insbesondere des Berufsverkehrs) überhaupt noch nicht vorhanden war. In den Jahren 1875 bis 1877 gab die GBS nur 358, 422 und 550 Zeitkarten aus (164); zum Vergleich seien die Zahlen der in diesen Jahren auf Einzelfahrscheinen beförderten Personen angegeben; sie betrugen:

15,333 Mio.,
22,870 Mio.,
25,075 Mio. (165).

Seit 1876 gab auch die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn Zeitkarten aus, deren Preis sich ebenfalls nach der Länge der jeweiligen Linie(n) richtete. Monatskarten kosteten zwischen 6 und 10 Mark, Jahreskarten zwischen 60 und 120 Mark.

Sowohl bei der GBS wie auch bei der zuletzt genannten Gesellschaft wurden nach und nach die Preise der allgemeinen Zeitkarten herabgesetzt. Die GBS setzte 1883 einen Höchstpreis von 300 Mark für eine Jahres-Netzkarte fest und führte als Neuerung die sog. "Familienkarte" ein, die für Familienangehörige (einschl. Hausangestellte) des eine

Stammkarte besitzenden Haushaltungsvorstandes ausgegeben wurden, und zwar zum halben Preis der Stammkarte. Soweit festgestellt werden konnte, unterlag die Familienkarte jedoch einigen einschränkenden Bedingungen (166).

Ab 12.5.1885 wurden die für mehrere Linien geltenden Zeitkarten dadurch im Preis ermäßigt, daß für die zweite (und folgende(?)) Linie nur ein Drittel des normalen Zeitkartenpreises dieser Linien angesetzt wurde. Es wurden weiterhin für die Jahreskarten erleichterte Zahlungsbedingungen durch Einführung der Ratenzahlung gewährt. Außerdem setzte die GBS die Preise der Netzkarten herab, und zwar bei der Monatskarte auf 26 Mark, der Vierteljahreskarte auf 76 Mark und der Halbjahreskarte auf 151 Mark.

1892 erfuhr die Zeitkartenausgabe eine grundsätzliche Neuregelung. Es wurden keine Linienkarten mehr ausgegeben, sondern Karten für die vom Antragsteller gewünschten, fahrplan- und tarifmäßig aneinander grenzenden Teilstrecken (bzw. für mehrere Linien oder das ganze Netz). Die Karten berechtigten also zur Fahrt auf allen Wagen derjenigen Linien, die in den auf der Karte vermerkten Straßenzügen verkehrten. Die freie Wahl des Anfangsdatums für Zeitkarten wurde aufgehoben und nur noch Karten für ein bis zwölf Kalendermonate innerhalb eines Kalenderjahres ausgegeben. Für die Monatskarte wurden je 10-Pf-Teilstrecke 3,50 Mark, je 15-Pf-Teilstrecke 5 Mark berechnet und der Mindestpreis einer Monatskarte auf 8,50 Mark festgesetzt. Die Netz-Monatskarte kostete fortan 25 Mark, die Netz-Jahreskarte wie bisher 300 Mark. Die Familienkarten wurden zunächst mit gleicher Ermäßigung wie früher beibehalten, ab 1.1.1893 jedoch im Preis erhöht. Je 10-Pf-Teilstrecke wurden 2,50 Mark, je 15-Pf-Teilstrecke 3,50 Mark in Ansatz gebracht. Der Mindestpreis einer Familienkarte betrug 6 Mark.

Mit der Einführung des 10-Pf-Einheitstarifs am 1.1.1901 mußten auch die Zeitkarten auf den Einheitstarif umgestellt werden. Es wurden wieder beliebig oft benutzbare Linienzeitkarten ausgegeben, die jedoch im Unterschied zu den vor 1892 vorhandenen auch auf denjenigen Wagen benutzt werden konnten, die dieselben Straßenzüge wie die gewählte Linie durchfuhren. Im übrigen galt für jede Linie ein einheitlicher Monatskartenpreis; Karten für eine längere Periode als ein Monat wurden nicht mehr ausgegeben. Für die zweite und jede folgende Linie gewährte die Gesellschaft eine Ermäßigung um 66 2/3% des einfachen Preises der Monatskarten. Die Zeitkarte für eine Linie kostete 6 Mark; für jede weitere angrenzende Linie wurden zusätzlich 2 Mark berechnet. Den Preis der Netzkarte setzte die GBS auf 15 Mark fest. Die Familienkarten wurden aufgehoben.

Die seit 1901 ausgegebene Monatskarte für 1 Linie gewährte bei einer mehr als 60maligen Benutzung im Monat eine Preisermäßigung gegenüber dem Preis des Einzelfahrscheins; die für 2 und mehr Linien gewährten dagegen schon eine Ermäßigung bei weniger als 60 Fahrten.

Der Zeitkartenverkehr nahm jetzt einen starken Aufschwung, wie aus folgender Tabelle hervorgeht:

Tabelle 2

Zeitkartenverkehr bei der GBS

Jahr	Beförderte Personen insgesamt (GBS) Mio.	davon auf Zeitkarten Mio.	(2) in v.H. von (1)
	(1)	(2)	(3)
1900	236,300	21,5	9
1901	282,800	41,5	14,6
1902	294,800	52,9	17,9
1903	312,410	58,0	18,5

Für 1900, 1901 Zahlen entnommen aus: Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S.246 f.; Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.113; für 1902, 1903: Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O., 11. Jahrgang 1904, April, S.259.

Diese Zunahme der Zeitkartenbenutzung veranlaßte die GBS zu einer Preiserhöhung (ab 1.10.1904), bei der gleichzeitig die Zeitkartenausgabe der drei Tochtergesellschaften mit derjenigen der GBS vereinheitlicht wurde. Die Zeitkarte für eine Linie kostete jetzt 7,50 (7,70) Mark (167), für zwei Linien 10 (10,20) Mark, für drei Linien 13 (13,40) Mark und für vier Linien 16 (16,40) Mark. Die Karte für das ganze Netz der GBS einschl. der Anschlußbetriebslinien mit den drei Tochtergesellschaften kostete 20 (20,40) Mark. Für die Netzkarte einer der drei Tochtergesellschaften wurden 15 (15,40) Mark berechnet, für die Karte mit Gültigkeit auf zwei Netzen der Tochtergesellschaften 25 (25,60) Mark und schließlich für das Gesamtnetz aller vier Gesellschaften 30 (30,60) Mark.

Nur in den Binnennetzen der Westlichen Berliner Vorortbahn und der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn bestanden noch bis 1910 Ausnahmen von den einheitlichen Preisen der Monatskarten; ebenso hatte die seit 1910 von der GBS mitverwaltete Nordöstliche Berliner Vorortbahn einen besonderen Monatskartenpreis.

Besondere, d.h. für fest bestimmte Personengruppen geltende Preisermäßigungen wurden für Arbeiter, Schüler und Kinder eingeführt.

Ein ermäßigter Fahrpreis für Arbeiter (das Arbeitsverhältnis war nachzuweisen) wurde von der GBS seit dem 31.3.1885 in Gestalt von Arbeiterwochenkarten gewährt. Diese wurden zunächst nur auf Vorortlinien ausgegeben, also für außerhalb Berlins wohnende, aber in der Stadt beschäftigte Arbeiter. Diese Arbeiterwochenkarten hatten nur Gültigkeit vor 7 und nach 17 Uhr. Die für sechs Fahrten geltende Karte kostete 60 Pf. Daneben wurde auch eine Wochenkarte für zwölf Fahrten zu 1,20 Mark ausgegeben. Seit 2.4.1894 erfolgte die Ausgabe auf allen Linien. Wird von den genannten einschränkenden Bedingungen abgesehen, so galt für Arbeiter bereits seit 1885 ein 10-Pf-Einheitstarif. Mit der Einführung des 10-Pf-Einheitstarifs am 1.1.1901 wurden die Ar-

beiterwochenkarten auf 50 Pf bzw. 1 Mark ermäßigt, so daß sie um ein Geringes preisgünstiger als die gleiche Anzahl Fahrten auf Einzelfahrscheinen waren. Die Bedeutung der Arbeiterwochenkarte ging jedoch stark zurück, da der niedrige Preis der allgemeinen Monatskarte, ihre unbeschränkte Benutzbarkeit sowie ihre Gültigkeit an Sonn- und Feiertagen dazu führten, daß sie der Arbeiterwochenkarte vorgezogen wurde. Im Jahr 1900 waren noch rd. 168 000 Arbeiterwochenkarten verkauft worden; 1901 waren es nur noch 2 000 (168).

Während anscheinend die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn nie Arbeiterwochenkarten ausgegeben hat, wurden die zunächst noch etwas abweichenden Verhältnisse bei der Westlichen und Südlichen Berliner Vorortbahn in der Folgezeit an die der GBS im wesentlichen angeglichen.

Seit wann die GBS Schülerzeitkarten ausgab, konnte nicht festgestellt werden. Im Winter 1894/95 waren aber bereits Schülermonatskarten zu dem außerordentlich niedrigen Einheitssatz von 3 Mark für eine Linie vorhanden, der den nominellen Preis der billigsten allgemeinen Monatskarte um fast 65% unterschritt. Auch nach der Preisermäßigung der allgemeinen Monatskarten (1.1.1901) lag der Preis der Schülermonatskarte mit 3 Mark noch 50% unter demjenigen der allgemeinen Zeitkarte für ein Linie, wobei die Schülermonatskarte sogar für zwei Linien galt. Für jede weitere Linie wurde zusätzlich 1 Mark berechnet; die Netzkarte kostete 5 Mark.

Die Ausgabe von Schülermonatskarten bei den mitverwalteten Gesellschaften erfolgte zu denselben Preisen wie bei der GBS.

Kinder bis zu 6 Jahren wurden ab 1.1.1895 frei befördert; ob vorher ermäßigte Fahrpreise für Kinder bestanden, war nicht zu ermitteln.

Die Betrachtungen über die Entwicklung der Fahrpreise der genannten Unternehmungen haben gezeigt,daß eine völlig einheitliche Tarifregelung bei den verschiedenen Unternehmungen nicht vorhanden war, und zwar auch dann nicht, als sie (seit etwa 1900) eine wirtschaftliche Einheit bildeten. Darüber hinaus war auch bei den einzelnen Unternehmungen für sich betrachtet keine einheitliche Tarifform verwirklicht. Die GBS z.B. hatte 1901 zwar auf der überwiegenden Zahl der Linien einen Einheitstarif eingeführt, die Zahl ihrer Linien mit Teilstreckentarif nahm im Zeitablauf aber ständig zu.

Durch die beträchtliche Zahl der im Verlauf unserer Beobachtungsperiode entstandenen Straßenbahnunternehmungen wurde diese Unterschiedlichkeit in der Tarifregelung noch vermehrt. Allerdings kann festgestellt werden, daß sich die unterschiedlichen Regelungen nicht so sehr auf die Höhe der Fahrpreise und die Arten der Fahrpreisermäßigungen bezogen, sondern vielmehr in erster Linie in den Einzelheiten der Tarifgestaltung zum Ausdruck kamen.

Wenden wir uns zunächst wiederum den Preisen der Einzelkarten zu (169).

Bei der Köpenicker wie auch bei der Spandauer Straßenbahn war anfänglich ein 10-Pf-Einheitstarif eingeführt worden, da die geringe Betriebslänge die Anwendung eines Teilstreckentarifs nicht möglich

gemacht haben dürfte. Sowohl bei der Spandauer wie auch bei der Köpenicker Straßenbahn bestand die Besonderheit, daß Schaffner nicht vorhanden waren; die Zahlung des Fahrgeldes erfolgte durch Einwurf einer Münze in den sog. "Zahlkasten". Auch die Pferdebahn in Friedrichshagen wandte das Zahlkastensystem an.

Mit der Ausdehnung ihres Liniennetzes ging die Spandauer Straßenbahn zum Teilstreckentarif über. Ab 1.1.1911 kosteten Teilstreckenfahrten, d.h. Fahrten bis zur dritten "Zahlgrenze" 10 Pf; für darüber hinausgehende Fahrten waren 15 Pf zu zahlen. Gleichzeitig mit der Einführung des 15-Pf-Fahrpreises wurde der Schaffnerbetrieb aufgenommen. Ab 1.4.1913 waren Fahrpreise von 10, 15 und 20 Pf vorhanden.

Die Fahrpreise der Köpenicker Straßenbahn betrugen 10, 15 und 20 Pf (Stand Sommer 1913).

Die Einzelfahrpreise der von Siemens u. Halske in Lichterfelde und Umgebung betriebenen elektrischen Straßenbahnen wiesen 1895 eine Staffelung von 10, 15, 20 und 30 Pf auf. Auch bei der 1896 eröffneten Siemenschen Bahn von Behrenstr. in Berlin nach Treptow betrugen die Fahrpreise bis zu 30 Pf bei Teilstreckenfahrpreisen von 10, 15, 20 und 25 Pf. Dagegen war auf der Siemensbahn nach Pankow von Anfang an ein 10-Pf-Einheitstarif eingeführt worden. Im Zuge der allgemeinen Fahrpreissenkungen auf den Straßenbahnen gegen Ende der 90er Jahre wurde im Mai 1898 auch auf der Linie Behrenstr. - Treptow der 10-Pf-Einheitstarif eingeführt. Dagegen behielten die Siemensbahnen in Lichterfelde auf der Mehrzahl der Linien einen Teilstreckentarif mit Preisen von 10, 15 und 20 Pf bei.

Abgesehen von den Berliner Ostbahnen hatten nach der Jahrhundertwende alle übrigen Straßenbahnen einen 10-Pf-Einheitstarif, so die Berliner elektrische Straßenbahn, die Flachbahnlinie, die Hochbahngesellschaft(170) und die Berliner Städtische Straßenbahn. Der Tarif der Berliner Ostbahnen (Linie Schlesischer Bahnhof - Köpenick) sah Fahrpreise von 10, 15, 20 und 25 Pf vor (Stand Winter 1909/10). Der 10-Pf-Einheitstarif der Berliner elektrischen Straßenbahn wurde 1914 durchbrochen, als auf der am 26.6. in Betrieb genommenen Erweiterung der Linie Mittelstr. - Pankow nach Rosenthal für die ganze Strekke 15 Pf erhoben wurden und für 10 Pf nur noch Teilstreckenfahrten zurückgelegt werden konnten.

Die 1912 eröffnete Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn wies Fahrpreise von 10, 15 und 20 Pf auf (Stand Winter 1912/13).

Die Zersplitterung im Straßenbahnwesen Groß-Berlins durch das Vorhandensein einer Vielzahl von Straßenbahnunternehmungen brachte es mit sich, daß ein tarifarisch geregelter Umsteigeverkehr zwischen den Bahnen der einzelnen Unternehmungen bis 1914 fast gar nicht vorhanden war. Aber auch im Binnenverkehr der einzelnen Straßenbahnunternehmungen war die Ausgabe eines Umsteigefahrscheins (Umsteigers) die Ausnahme, da wegen der Vielzahl der in Berlin und naher Umgebung vorhandenen Linien ein tariflich begünstigter Umsteigeverkehr nicht für nötig gehalten wurde. Ausnahmen waren nur vorhanden bei der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn und den Siemensbahnen in

Lichterfelde und im Übersteigeverkehr zwischen der U-Bahn und der im Osten anschließenden Straßenbahnlinie (seit 1910 der beiden Straßenbahnlinien). Auf den Linien der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn berechtigte seit dem 1.12.1897 der Einzelfahrschein ohne Preisaufschlag zum einmaligen Umsteigen. Auf der U-Bahn (bzw. der am Bahnhof Warschauer Brücke anschließenden Straßenbahnlinie zum Zentralviehhof) wurden Übersteigefahrscheine ausgegeben. Eine Fahrt auf der Flachbahn mit anschließender U-Bahnfahrt bis Prinzenstr. kostete 15 Pf (III. Kl.), bis Bülowstr. oder Potsdamer Platz 20 Pf und bis zum Bahnhof Knie (heute Ernst-Reuter-Platz) 25 Pf (Stand Sommer 1905). Die Ausgabe von Übersteigefahrscheinen wurde auch beibehalten, als die Flachbahn 1910 von der Stadt Berlin erworben wurde. Auch für die gleichzeitig von der Hochbahngesellschaft eröffnete Straßenbahnlinie nach Lichtenberg wurden ebenfalls Übersteigekarten eingeführt.

Die Ausgabe von Zeitkarten war bei den einzelnen Straßenbahnunternehmungen sehr unterschiedlich geregelt. Je nachdem, ob für die Einzelfahrpreise ein Einheits- oder Teilstreckentarif vorhanden war, hatte die Zeitkarte - die in der Mehrzahl der Fälle in der Form der Monatskarte ausgegeben wurde - entweder einen Einheitspreis je Linie oder wurde nach der Zahl der gewünschten Teilstrecken berechnet. So kostete z.B. bei den elektrischen Straßenbahnen von Siemens u. Halske in Lichterfelde die Monatskarte für

eine 10-Pf-Strecke	3 Mark,	
eine 15-Pf-Strecke	4,50 Mark,	
eine 20-Pf-Strecke	6 Mark,	
das ganze Netz	8 Mark	(Stand 1902).

Bei den übrigen Bahnen lag der Preis der Monatskarte für eine Linie im Mittel bei 6 Mark.

Obwohl die Spandauer Straßenbahn im Jahre 1913 für Einzelfahrscheine auf der Mehrzahl der Linien einen Teilstreckentarif hatte, wurde für die Monatskarte ein Einheitspreis berechnet. Es kostete die Monatskarte für

eine Linie	6 Mark,
zwei Linien	7 Mark,
drei Linien	8 Mark,
vier Linien	9 Mark,
das ganze Netz	10 Mark.

Besondere Preisermäßigungen wurden auf sämtlichen Straßenbahnen für Arbeiter, Schüler und Kinder gewährt.

Die Arbeiterzeitkarten wurden meist in der Form einer Karte für sechs oder zwölf Fahrten ausgegeben. So wurden z.B. auf der Spandauer Straßenbahn im Jahre 1913 "Arbeiterkarten" für zwölf Fahrten an Werktagen innerhalb von zehn Kalendertagen für eine Linie zum Preis von 1 Mark verkauft. Die Karten wurden "nur an solche Personen ausgegeben, aus deren Ausweis unzweifelhaft hervor(ging), daß sie dem Arbeiterstande angehör(t)en, ferner an solche Personen, die in gleicher wirtschaftlicher Lage (waren) und endlich an Militärpersonen bis zum Sergeanten"(171). Neben diesen Karten gab die Spandauer Straßenbahn auch Arbeitermonatskarten zu 5 Mark (gültig nur an

Werktagen) sowie für 5,70 Mark (gültig an allen Tagen) aus, mit denen das gesamte Spandauer Straßenbahnnetz befahren werden konnte.

Schülerkarten waren vorwiegend in der Form von Monatskarten vorhanden. Sie kosteten im Durchschnitt 3 Mark, so z.B. bei den Siemensbahnen in Lichterfelde (1902), bei der Flachbahn der Hochbahngesellschaft (1905) sowie bei der Spandauer Straßenbahn auf der Nonnendammlinie (1913). Auf den übrigen Linien gab die Spandauer Straßenbahn Schülerkarten für 15 Fahrten zu 1 Mark aus.

Kinder wurden teils frei, teils zu ermäßigtem Fahrpreis befördert. Für ein Kind war z.B. auf der Köpenicker Straßenbahn 5 Pf zu zahlen (1905), während die Siemensbahnen in Lichterfelde Kinder unter zehn Jahren frei beförderten (1902).

III. Die S - Bahn

1. Entstehung des Vorortverkehrs

Der "Vorortverkehr" im Sinne des seit 1891 unter einen besonderen Nahverkehrs-(Vorort-)Tarif fallenden Eisenbahnverkehr zwischen Berlin und seinen Vororten hat sich räumlich und hinsichtlich der Verkehrsstärke Schritt für Schritt entwickelt. Zunächst waren es die Fernbahnen, die den sich herausbildenden Verkehr zwischen Berlin und seinen Vororten durchführten. Mit der zunehmenden Bedeutung Berlins insbesondere seit dem Beginn der 70er Jahre und dem Anwachsen seiner Vororte auch in der weiteren Umgebung wurde der Fernverkehr immer stärker mit der neuen Verkehrsart des Vorortverkehrs belastet. Die Folge war, daß nach und nach eine Trennung beider Verkehrsarten durchgeführt wurde, indem zuerst besondere Vorortzüge auf den Fernbahnstrecken gebildet, und dann in immer größerem Umfang besondere Anlagen (Stationsanlagen, Gleise) für den Vorortverkehr geschaffen wurden (172).

Besondere Gleise für den Vorortverkehr wurden erstmals auf der verkehrsreichen Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn angelegt zur Entlastung der Fernbahngleise. Die neuen Gleise der Vorortbahn zweigten am Bahnhof Zehlendorf von der Fernbahn ab und mündeten bei Kohlhasenbrück wieder in die Fernbahn ein. Diese sogenannte ältere Wannseebahn Zehlendorf-Neubabelsberg wurde 1874 eröffnet (173). Die eigentliche Wannseebahn Berlin-Zehlendorf-Neubabelsberg-Potsdam wurde am 1.10.1891 eröffnet, nachdem auch die Strecken zwischen Berlin und Zehlendorf sowie zwischen Neubabelsberg und Potsdam viergleisig ausgebaut worden waren.

Von ersten besonderen Vorortzügen sind zu erwähnen die seit dem 9.9.1878 zwischen Berlin und Grünau (Berlin-Görlitzer Bahn) verkehrenden "Bahn-Omnibuszüge", die aus 1 - 3 Wagen III. Klasse bestanden sowie der seit November 1879 zwischen Berlin und Spandau (Berlin-Hamburger Bahn) eingeführte "Omnibusbetrieb mit Tendermaschinen und besonderen Personenwagen" (174).

1891 zog die preußische Staatsbahnverwaltung die vielleicht wichtigste Konsequenz aus der Entwicklung des Eisenbahnnahverkehrs. Durch die Einführung eines besonderen Tarifs für den Vorortverkehr wurde dieser auch tarifmäßig vom Fernverkehr losgelöst. Bereits um 1896 umfaßte der Vorortverkehr ein Gebiet, das von den Stationen Werder und Nauen im Westen, Oranienburg und Bernau im Norden, Strausberg und Fürstenwalde im Osten, Königswusterhausen, Zossen und Groß-Lichterfelde im Süden Groß-Berlins abgegrenzt wurde.

2. Entstehung der Ringbahn

Bereits 1865 wurden Pläne für den Bau einer Ringbahn, die an die Stelle der unzulänglichen alten Verbindungsbahn (175) treten sollte, ausgearbeitet (176). Die Bahn sollte die Berliner Fernbahnhöfe verbinden und in erster Linie dem Güterverkehr dienen (177). Immerhin tauchte auch schon der Gedanke ihres möglichen siedlungspolitischen Effektes (Ansiedlung der Berliner Arbeiterbevölkerung in den Vororten) und einer gewissen Bedeutung für den Personennahverkehr überhaupt (Verbindung der Vororte unter sich und mit Berlin) auf.

Die Streckenführung der Bahn in einem weiten Bogen mit Entfernungen von 2-3 Kilometern (178) um das bebaute Stadtgebiet ohne Verbindung mit dem Stadtinnern Berlins beweist aber, daß sie zunächst als Träger eines innerstädtischen Personenverkehrs nicht vorgesehen war.

Nachdem durch Gesetz vom 9.3.1867 die notwendigen Geldmittel zur Verfügung gestellt worden waren, begannen die Bauarbeiten im August 1867 (179). Die Osthälfte der Ringbahn von Moabit (in der Nähe des späteren Bhf. Beußelstr.) bis Schöneberg (in der Nähe des späteren Bhf. Ebersstr.)(180) wurde am 17.7.1871 mit einer Länge von 25,42 km eröffnet (181). Während zunächst nur Güterverkehr stattfand, wurde am 1.1.1872 auch die Personenbeförderung aufgenommen. Der Personenverkehr war allerdings noch nicht sehr umfangreich; es waren nur fünf Haltestellen (182) vorhanden und die Zahl der Personenzüge beschränkte sich bis zum 31.3.1872 auf täglich zwei, später drei in beiden Richtungen. 1874 wurden etwa 1 Mio. Personen befördert(183).

Am 15.11.1877 wurde der Ring mit der Eröffnung der Reststrecke im Südwesten und Westen (von Schöneberg nach Moabit) geschlossen. Das war hauptsächlich geschehen, um durch Schaffung einer Verkehrsverbindung die Ansiedlung in den westlichen und südwestlichen Vororten von Berlin zu fördern und damit auch zur Behebung der damaligen Wohnungsnot in Berlin beizutragen (184).

Die Ringbahn war eine rein staatliche Unternehmung. Sie war mit Staatsmitteln gebaut worden und wurde zunächst von der Königlichen Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Bahn verwaltet, bis sie 1881 zusammen mit der Stadtbahn der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin unterstellt wurde (185).

3. Entstehung der Stadtbahn

Erst mit der Eröffnung der Berliner Stadt(eisen)bahn begann die eigentliche Entwicklung des Stadtschnellbahnverkehrs in Groß-Berlin. Auch der Anlage der Stadtbahn lag nicht ein dringendes Bedürfnis nach einem Schnellverkehrsmittel für den Personennahverkehr von Groß-Berlin zugrunde. Ihre Anlage wurde vielmehr in erster Linie im Zusammenhang mit den in Berlin endenden Fernbahnen gesehen, die nur eine unzureichende Verbindung untereinander durch die überwiegend dem Güterverkehr dienende Ringbahn hatten. Die im Osten und Westen Berlins mündenden Fernbahnen sollten eine direkte Verbindung quer durch die Stadt erhalten.

Der entscheidende Anstoß zum Bau der Stadtbahn war nicht vom preußischen Staat ausgegangen. Vielmehr plante die (private) "Deutsche Eisenbahn- Bau- Gesellschaft" den Bau einer Eisenbahn nach Meiningen, die im Osten Berlins beginnen und es in Ost-West-Richtung durchziehen sollte (186). Aus finanziellen Gründen wollte sich die Unternehmung auf die Berlin durchschneidende Strecke beschränken und wendete sich, als die Mittel auch hierzu nicht ausreichten, an den preußischen Staat mit dem Vorschlag staatlicher Beteiligung an der Stadtbahnunternehmung. Der Staat nahm die günstige Gelegenheit wahr, mit Hilfe privaten Kapitals die sehr erwünschte Verbindung zwischen den östlichen und westlichen Fernbahnen herzustellen (187) und außerdem die Kosten für die Anlage eines Bahnhofs der Staatsbahn Berlin-Wetzlar sowie diejenigen der Bahnhöfe etwaiger weiterer Eisenbahnlinien sparen zu können. Es waren also fiskalische Interessen, die zu einer Beteiligung des preußischen Staates an dem Unternehmen führten. In den Motiven zu dem Gesetz über die Staatsbeteiligung an der Stadtbahn wird zwar ausführlich auf die Vorteile für den innerstädtischen Personenverkehr und für eine Verminderung der Wohnungsnot durch Schaffung einer Schnellbahnverbindung zwischen Vororten und Innenstadt hingewiesen, in Wirklichkeit sah die Staatsregierung jedoch hierin nur einen "nebensächlichen Vortheil", der "gewiß gern mit in den Kauf" genommen wurde (188). Groß-Berlin kam zu seiner Stadtbahn durch Verkettung solcher Umstände, die für die fiskalischen Interessen günstig waren.

Drei weitere private Eisenbahnunternehmungen, die Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Hamburger Eisenbahn schlossen sich dem Projekt - anscheinend mehr widerstrebend als von der Rentabilität einer solchen Bahn überzeugt - an, weil Konkurrenzgründe für die Beteiligung sprachen. 1874 wurde die gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft "Groß-Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft" gegründet, der die vier privaten Gesellschaften und der preußische Staat angehörten; an dem Grundkapital von 48 Mio. Mark war der Staat mit 21 Mio. beteiligt. Bald stellte sich heraus, daß das Kapital von 48 Mio. Mark nicht ausreichte. Die Kontroverse zwischen dem Staat und den drei privaten Unternehmungen (189) über die Beschaffung des zusätzlichen Kapitals führte 1878 zur Auflösung der Stadt-Eisenbahn-Gesellschaft und zur Übernahme der gesamten Unternehmung durch den preußischen Staat. Diesem blieb keine andere Möglichkeit, da bereits erhebliche Mittel aufgewendet worden waren und ein Abbruch des Unternehmens daher nicht in Frage kam.

Mit der völligen Überführung in Staatshände wurden auch neue Grundsätze für das Projekt maßgebend. Während die privaten Unternehmer die Bahn sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienstbar machen wollten, sollte die Stadtbahn nun vor allem dem Personenverkehr dienen, und zwar dem Fern- und Nahverkehr. Auch sollte sie im Gegensatz zu ursprünglichen Planungen mit der Ringbahn in enge wechselseitige Beziehungen gebracht werden(190).

Die mit einem Kostenaufwand von rd. 68,1 Mio. Mark(191) erbaute Stadtbahn, deren westlichen bzw. östlichen Endpunkt der Bhf. Charlottenburg bzw. der Schlesische Bhf. (192) bildeten, wurde am 7.2.1882 für den innerstädtischen Personenverkehr eröffnet(193).

4. Betriebs- und Verkehrsentwicklung der S-Bahn

Die Stadtbahn begann ihren Betrieb mit einem Bestand von 70 Lokomotiven und 210 Personenwagen(194). Zunächst wurde ein 10-Minuten-Betrieb in beiden Richtungen zwischen dem Schlesischen Bhf. und Bhf. Zoologischer Garten eingeführt(195). Bis zum 1.4.1892 war die Zugfolge während des Berufsverkehrs bereits bis auf fünf Minuten verdichtet worden, danach bis auf drei Minuten(196).

Die Verkehrsentwicklung auf der Stadtbahn nahm also einen schnellen Aufschwung. Demgegenüber wuchs der Ringbahnverkehr langsamer. Noch 1888 wurde von wissenschaftlicher Seite behauptet, daß die Ringbahn zu entlegen sei, "um für den Personentransport in absehbarer Zeit eine erhebliche Rolle zu spielen"(197). In gewissem Gegensatz dazu stand allerdings der bereits 1887 begonnene viergleisige Ausbau der Ringbahn, um den insbesondere auf dem Nordring stark anwachsenden Personenverkehr(198) durch besondere Gleisanlagen vom Güterverkehr zu trennen(199). Hand in Hand mit der Verkehrsentwicklung erfolgte auch der sonstige Ausbau des Netzes der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen; während z.B. 1882 das Netz 179 Betriebskm mit 45 Bahnhöfen umfaßte, war es 1895 bereits auf 412 km mit 117 Bahnhöfen angewachsen. 1913 betrugen die entsprechenden Zahlen 437 km bzw. 145 Bahnhöfe(200).

In den 90er Jahren bereits wurde der Gedanke erörtert, die S-Bahn zu elektrifizieren(201). Große Unternehmungen der Elektroindustrie machten Vorschläge zur Einführung des elektrischen Betriebs (Union-Elektrizitäts-Gesellschaft 1899, Siemens u. Halske 1907). Auch die Verwaltung der S-Bahn beschäftigte sich mit dieser Frage. In den Jahren 1900-1902 wurde auf der Wannseebahn (Berlin Wannseebahnhof-Zehlendorf) ein elektrischer Versuchsbetrieb durchgeführt. Für den elektrischen Betrieb wurden Zugkosten/km berechnet, die, wenn auch nur wenig, größer waren als diejenigen des Dampfbetriebs.

Am 1.7.1903 wurde der elektrische Betrieb auf der Strecke Potsdamer Ringbahnhof - Lichterfelde Ost eröffnet. Diese Strecke war somit die erste im Berliner S-Bahnnetz, die dauernd elektrisch betrieben wurde.

Weitere Versuche mit der elektrischen Betriebsweise, Vorbilder elektrisch betriebener Stadtschnellbahnen(202) und schließlich das Bestre-

ben, mit der technischen Entwicklung Schritt zu halten, hatten die Dinge so vorangetrieben, daß durch Gesetz vom 9. Juni 1913 die preußische Regierung ermächtigt wurde, "zur Vorbereitung eines elektrischen Betriebs auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen unter vorläufiger Beschränkung auf die von den Stadt- und Ringbahnzügen befahrenden Strecken 25 000 000 Mark zu verwenden"(203). Die Durchführung der Elektrifizierung wurde jedoch durch den 1. Weltkrieg stark gehemmt; der vollelektrische Betrieb auf der Stadt- und Ringbahn sowie der teilelektrische Betrieb auf bestimmten Vorortstrecken wurde erst Ende der 20er Jahre dieses Jahrhunderts aufgenommen.

Gewisse Schwierigkeiten ergeben sich für die Beantwortung der Frage nach der Entwicklung der Verkehrsstärke, gemessen an der Zahl der beförderten Personen. Angaben über den Umfang des Personenverkehrs der Ringbahn von 1872-1881 waren überhaupt nicht zu erlangen. Zahlenangaben über den Personenverkehr der Stadt- und Ringbahn seit 1882 sind zwar in mehreren Veröffentlichungen zu finden(204), weichen jedoch z. T. stark voneinander ab. Der Hauptgrund dürfte darin liegen, daß über die (nie genau bekannte) Anzahl der Fahrten auf Zeitkarten unterschiedliche Annahmen gemacht wurden. Erst ab 1904 ist eine Einheitlichkeit der Statistiken über die Personenbeförderung festzustellen. Zahlen über die Stärke des Vorortverkehrs liegen erst ab 1890 vor; vorher wurde er statistisch vom Fernverkehr nicht getrennt(205).

Für die Zeit von 1882-1903 folgen wir den Zahlen von Giese, der sich mit der Statistik der Nahverkehrsentwicklung in Groß-Berlin wohl am meisten beschäftigt hat.

1882 beförderten Stadt- und Ringbahn 10,6 Mio. Personen(206), 1889 30,7 Mio. Im Jahre 1893 überschritt die Zahl der auf Stadt-, Ring- und Vorortbahnen beförderten Personen die 100-Mio.-Grenze; 1905 wurde die 200-Mio.-Grenze überschritten, 1910 die 300-Mio.-Grenze. 1913 wurden schließlich rund 340,6 Mio. Personen befördert.

5. Tarifentwicklung(207)

a. Vorortbahnen

Bis 1891 wurde auf den Vorortbahnen grundsätzlich der Fernbahntarif angewendet. Es bestanden jedoch zahlreiche Ausnahmen, deren oft unterschiedliche Regelung auf den einzelnen Strecken darauf beruhte, daß die Vorortbahnen (bzw. die Fernbahnen) bis zur Verstaatlichung von verschiedenen Bahnunternehmungen betrieben wurden.

Bereits bei Eröffnung der Stadtbahn (1882) waren für den auf die Stadtbahn übergehenden Vorortverkehr Preisermäßigungen eingeführt worden. Für Fahrten über die Endbahnhöfe der Vorortbahnen (Bahnhof Charlottenburg und Schlesischer Bahnhof) hinaus wurden an Stelle der normalen Stadtbahnfahrpreise feste Zuschläge von 10 (20) Pf(208) berechnet, wenn die Fahrt vor dem Bahnhof Friedrichstr., von 20 (40) Pf, wenn sie dahinter endete.

Am 1.10.1891 trat ein besonderer Vorortbahntarif (nur für Einzelkarten) in Kraft, der Fahrpreise einführte, die unter denen des Fernver-

kehrs lagen. Es handelte sich um einen Leistungstarif (209), der in der Weise aufgebaut war, daß für drei verschiedene Entfernungseinheiten ein jeweils unterschiedlicher, innerhalb einer Entfernungseinheit jedoch fester Preis berechnet wurde. An diese sich hieraus ergebenden drei Fahrpreisstufen (II. und III. Klasse) schloß sich ab einer Entfernung von 20 km der Fernbahntarif an, indem für jedes über 20 km hinaus zurückgelegte km zu dem in der dritten Preisstufe erhobenen Preis der Kilometerpreis der Fernbahnen hinzugerechnet wurde (210). Aus diesem Tarifaufbau ergab sich grundsätzlich ein mit der Entfernung (ab 7,5 km) zunehmender Kilometerpreis, wobei jedoch innerhalb der einzelnen Entfernungseinheiten vor allem im 20-km-Bereich eine Degression eintrat als Folge der Staffelung von 10 zu 10 Pf. Der Tarif sah im einzelnen folgende Fahrpreise vor:

1,0 - 7,5 km	10 (15) Pf,
7,6 - 15,0 km	20 (30) Pf,
15,1 - 20,0 km	30 (45) Pf,

darüber hinaus für jedes weitere km
III. Kl. 3 Pf, II. Kl. das 1,5 fache
der III. Kl.

Die Strecken, auf denen der Vorortbahntarif vom 1.10.1891 galt, waren folgende: Berlin - Fürstenwalde, Berlin - Strausberg und Rüdersdorf, Berlin - Bernau, Berlin - Oranienburg, Berlin - Nauen, Berlin (Potsdamer Hauptbahnhof) - Potsdam - Werder, Berlin (Wannseebahnhof) - Potsdam, Berlin (Anhalter Bahnhof) - Zossen, Berlin (Anhalter Bahnhof) - Groß-Lichterfelde, Berlin - Königswusterhausen (211).

Der Tarif der Vorortbahnen von 1891 war "zur Erleichterung des Verkehrs zwischen Berlin und den Vororten..." (212) eingeführt worden, sollte also den Berufs- und Ausflugsverkehr zwischen Berlin und seinen Vororten verbilligen; auch die vermehrte Ansiedlung von Berliner Arbeitnehmern in den Vororten aus siedlungspolitischen Gründen (Auflockerung der Großstadt) sollte durch den neuen Tarif gefördert werden. Giese hielt den Tarif allerdings für wenig "siedlungsfreundlich", da der Fahrpreis mit der Entfernung absolut und relativ zunahm (213).

Allgemeine Ermäßigungen (Zeitkarten) und Sondervergünstigungen (für Arbeiter und Schüler) wurden während unserer Betrachtungsperiode grundsätzlich nach dem Fernbahntarif berechnet. Jedoch waren schon von den privaten Eisenbahnverwaltungen zahlreiche Sondervergünstigungen für den Verkehr mit den Vororten eingeführt worden, die aber bei den einzelnen Bahnen verschieden geregelt waren, so daß eine Einheitlichkeit fehlte (214).

Ein Beispiel möge die Größenordnung des Preisnachlasses für Zeitkarten zeigen: Ab 15.11.1882 wurden im Verkehr zwischen den Stationen der Stadt- und Ringbahn und den Vorortstationen Stralau-Rummelsburg bis Erkner, im Verkehr zwischen dem Stettiner Bahnhof und Pankow, im Verkehr zwischen der Station Berlin der Dresdener Bahn und Südende sowie im westlichen Vorortverkehr mit der Potsdamer Bahn (Strecke Wannsee bis Werder) folgende Ermäßigungen gegenüber den tarifmäßigen Fahrpreisen gewährt:

bei einer Zeitkarte auf

1 Monat	50 %,
2 Monate	54 %,
3 Monate	58 %,
4 Monate	62 %,
5 Monate	66 %,
6-12 Monate	70 %.

Der Zustand einer uneinheitlichen Regelung der ermäßigten Fahrpreise blieb auch nach der Verstaatlichung (insbesondere Ende der 70er und Anfang der 80er Jahre) der Bahnen einstweilen bestehen. Seit der vereinheitlichenden Neuregelung der Zeitkartenausgabe auf den preußischen Staatsbahnen (1883) wurde auf den Vorortbahnen Groß-Berlins wie im Fernverkehr der Preis einer Monatskarte unter Zugrundelegung des Preises der Einzelkarte (III. und II. Klasse) im Fernverkehr sowie einer fiktiven monatlichen Fahrtenzahl berechnet, wobei ab einer bestimmten Entfernung mit zunehmender Reiselänge steigende Preisnachlässe gewährt wurden. Aus dieser Berechnungsweise ergaben sich mit der Entfernung fallende Kilometerpreise. Die Berechnung des Preises einer Zeitkarte sah im einzelnen folgendermaßen aus: Grundlage der Berechnung war der Preis der Einzelkarte (III. und II. Klasse); für den ersten Monat wurde eine fiktive Zahl von 30 Fahrten, für den zweiten Monat von 20 Fahrten und für die folgenden von je 15 angesetzt, also pro Jahr 200 Fahrten. Bei Entfernungen über 10 km wurden von dem so berechneten Preis mit der Entfernung steigende Preisnachlässe gewährt. Ab 1893 erfolgte nur noch die Ausgabe von Monatskarten, und zwar für den zwölften Teil der bisherigen Jahreskarten. Der Mindestpreis einer Monatskarte betrug 2,50 (3,50) Mark; die Karte für eine Entfernung von 20 km z.B. kostete 12 (18) Mark, für eine Entfernung von 30 km 16 (24) Mark (1894/95).

Ab 1.5.1883 wurden für Familienangehörige sog. Nebenkarten zum halben Preis der Stammkarte ausgegeben. Es zahlten also:

2	Mitglieder	eines	Haushaltes	den	Preis	v.	1,5	Karten,
3	"	"	"	"	"	"	2	"	,
4	"	"	"	"	"	"	2,5	"	,

usw.

Die Ausgabe besonderer Arbeiterkarten entwickelte sich auf den einzelnen Bahnen ebenfalls unterschiedlich. Die zunächst auf verschiedenen Bahnen als allgemeine Ermäßigungskarte ausgegebene Wochenkarte erwies sich mehr und mehr als günstigste Kartenform für den wöchentlich entlohnten Arbeiter. So entwickelte sich aus der allgemeinen Wochenkarte die Arbeiterwochenkarte; dieser Entwicklung wurde in den 90er Jahren dadurch Rechnung getragen, daß sie von nun an nur noch an Arbeiter (die sich als solche zu legitimieren hatten) ausgegeben wurden. Frühzeitig waren auf den einzelnen Bahnen auch preisermäßigte Arbeitertageskarten eingeführt worden, meist nur mit Gültigkeit für die IV. Klasse. Mit der Verstaatlichung der Bahnen und der folgenden allmählichen Vereinheitlichung der Tarife hatten sich in der ersten Hälfte der 80er Jahre folgende Grundsätze der Preisberechnung für Arbeiterkarten herausgebildet: Es wurde ein Entfernungstarif angewendet,

der zunächst mit 1,33 Pf/km, später (seit dem Geschäftsjahr 1885/86) mit 1 Pf/km rechnete; für die Arbeiterwochenkarte wurde gegenüber der Arbeitertageskarte eine weitere Ermäßigung von 33 1/3% gewährt. Um 1891 wurde die Arbeitertageskarte abgeschafft.

Schülerzeitkarten waren schon sehr frühzeitig vorhanden; die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn und die Ostbahn z.B. führten am 1.11.1873 Schülerzeitkarten auf ihren Strecken ein, die einen Preisnachlaß von 66 2/3 % gegenüber dem Preis der Einzelkarte gewährten. Auch diese Karten bedeuteten keine Sonderregelung für den Vorortverkehr. Besondere Vergünstigungen für Kinder wurden ebenfalls zugestanden.

b. Ringbahntarif bis zur Eröffnung der Stadtbahn

Dem Preis der Einzelkarte der Ringbahn, die (wie die Vorortbahnen und später die Stadtbahn) nur zwei Wagenklassen (II. und III. Klasse) führte, lag ein Entfernungstarif zugrunde, der zunächst einen außerordentlich niedrigen Kilometerpreis (0,6 Pf/km in der III. Klasse) aufwies. Es kostete z.B. die Fahrt vom Lehrter Bahnhof nach:

Moabit	10 (20) Pf,
Wedding	15 (30) Pf,
Gesundbrunnen	15 (30) Pf,
Friedrichsberg	20 (50) Pf,
Stralau	20 (50) Pf,
Schlesischer Bhf.	30 (60) Pf,
Rixdorf	25 (60) Pf,

oder von Moabit nach:

Wedding	10 (20) Pf,
Gesundbrunnen	10 (20) Pf,
Friedrichsberg	10 (30) Pf,
Stralau	10 (30) Pf,
Schlesischer Bhf.	20 (50) Pf,
Rixdorf	15 (50) Pf.

Der Kilometerpreis wurde ab 1.4.1874 in der III. Wagenklasse zwar auf 1,2 Pf erhöht, lag aber damit z.B. immer noch erheblich unter demjenigen der Pferdestraßenbahnen.

Für Fahrten zu den durch Anschlußstrecken mit der Ringbahn verbundenen Fernbahnhöfen (Lehrter, Niederschlesisch-Märkischer und Potsdamer Bahnhof) war ein Zuschlag von 5 (10) Pf zu zahlen.

Auch Wochenkarten wurden auf der Ringbahn ausgegeben. Während diese Karten 1872 nur für die III. Wagenklasse eingeführt worden waren, wurden sie 1873 auch für die II. Klasse ausgegeben. Die Wochenkarten berechtigten zu sechs Hin- und sechs Rückfahrten. Ihr Preis entsprach dem zwölffachen Betrag des Preises der entsprechenden Einzelkarte mit einer Ermäßigung von 33 1/3% (Zustand 1.1.1875). Mit der Eröffnung der Stadtbahn wurden die Wochenkarten abgeschafft.

Schon dieser Ringbahntarif mit seinen sehr niedrigen Fahrpreisen zeigte die frühzeitig bekundete Absicht der preußischen Staatsregierung, die Tarifpolitik der Staatsbahnen im öffentlichen Personennahverkehr von Groß-Berlin in den Dienst einer dezentralisierenden Siedlungspolitik zu stellen, indem davon ausgegangen wurde, daß niedrige Fahrpreise grundsätzlich die Ansiedlung in den Vororten erleichterten.

c. Stadt- und Ringbahntarif seit 1882

Während auf der Ringbahn der bisherige Entfernungstarif mit unwesentlichen Änderungen beibehalten wurde, lag den Fahrpreisen der am 7.2. 1882 eröffneten Stadtbahn nicht mehr, wie es sonst bei den Eisenbahnen üblich war, ein Entfernungstarif (einheitlicher Preis je Streckenkm) zugrunde. Statt dessen war ein Tarif eingeführt worden, der die besonderen Verhältnisse des Nahverkehrs, z.B. die Konkurrenz anderer Nahverkehrsmittel, berücksichtigen sollte. Der Tarif war in der Weise aufgebaut, daß jeweils zwei oder drei Stationsabschnitte zu einer Entfernungseinheit mit gleichem Fahrpreis zusammengefaßt waren; insgesamt waren vier Preisstufen vorhanden (215):

1. Preisstufe	10 (20) Pf,
2. Preisstufe	20 (30) Pf,
3. Preisstufe	30 (40) Pf,
4. Preisstufe	40 (50) Pf.

Es kostete z.B. die Fahrt vom Schlesischen Bahnhof nach:

Jannowitzbrücke	10 (20) Pf,
Alexanderplatz	10 (20) Pf,
Börse	20 (30) Pf,
Friedrichstraße	20 (30) Pf,
Lehrter Bahnhof	30 (40) Pf,
Bellevue	30 (40) Pf,
Zoologischer Garten	30 (40) Pf,
Charlottenburg	40 (50) Pf.

Im Stadtringverkehr, d.h. dem Verkehr, der zugleich Ring- und Stadtbahn berührte (216), wurden im sog. Anstoßverfahren die regulären Fahrpreise der Stadtbahn mit denen der Ringbahn zusammengerechnet. Es ergab sich ein Höchstpreis von 70 (90) Pf.

Erst der Tarif vom 1.6.1886 beseitigte die Uneinheitlichkeit der Tarifformen bei Stadt- und Ringbahn. Rein äußerlich unterschied er sich mit seinen auf Stadt- und Ringbahn geltenden vier Preisstufen mit Preisen von 10 (15), 20 (30), 30 (40) und 40 (50) Pf kaum vom bisherigen Stadtbahntarif, im Gegensatz zu diesem baute er jedoch auf einem bestimmten Einheitspreis je Streckenkm auf, der bei der Stadtbahn 3 Pf, bei der Ringbahn 2 Pf und im Stadtringverkehr 2,5 Pf (III. Klasse) betrug (217). Dieser Tarif ermäßigte z.T. die Stadtbahnpreise, insbesondere aber die Preise im Stadtringverkehr, die bisher durch Anwendung des Anstoßverfahrens in den oberen Preisstufen relativ hoch waren.

Im Jahre 1887 wurde die Zahl der Preisstufen durch Verzicht auf den 40 (50)-Pf-Fahrpreis auf drei reduziert und damit eine weitere Senkung der Fahrpreise bewirkt.

Wieder eine völlige Neuregelung brachte der am 1.1.1890 in Kraft getretene Tarif. Die Fahrpreisberechnung nach festen Kilometerpreisen war aufgegeben worden. Statt dessen wurde ein Tarif mit nur zwei Preisstufen (218) eingeführt, dessen erste mit einem Fahrpreis von 10 (15) Pf fünf Stationsabschnitte umfaßte, während der Fahrpreis der zweiten Preisstufe mit 20 (30) Pf für die ganze Stadt- und Ringbahn galt. Im Stadtring- und Ringverkehr herrschte bis zum 30.9.1891 insofern eine Sonderregelung, als hier noch eine dritte Preisstufe bestand, die ab 1.10.1891 jedoch fortfiel.

Dieser Tarif von 1890 erfuhr bis zum Ende unserer Betrachtungsperiode - abgesehen von den Fahrpreiserhöhungen auf einzelnen Streckenabschnitten durch Eröffnung neuer Stationen - keine Änderung.

Fahrpreisnachlässe wurden in Gestalt von allgemeinen Ermäßigungen (Zeitkarten) und Sonderermäßigungen für Arbeiter, Schüler und Kinder gewährt.

Zeitkarten wurden auf der Stadtbahn am 15.4.1882 eingeführt. Gleichzeitig erfuhr die bisherige Zeitkartenausgabe für den Stadtring- und Ringverkehr eine Neuregelung. Die nur im Stadtbahnverkehr gültige Karte wurde für die Verkehrsrelationen der ersten Preisstufe der Einzelkarten ausgegeben. Die Preise betrugen für die

3-Monatskarte	15 (28) Mark,
6-Monatskarte	25 (50) Mark,
Jahreskarte	45 (85) Mark.

Für die Karten mit längerer Geltungsdauer wurde somit ein erhöhter Preisnachlaß gewährt, und zwar wurden berechnet: für die

3-Monatskarte der Preis von 50 Einzelfahrten,
6-Monatskarte der Preis von 41,6 Einzelfahrten,
Jahreskarte der Preis von 37,5 Einzelfahrten

je Monat.

Eine zweite Kartenart galt für die Benutzung beliebiger Strecken auf der gesamten Stadt- und Ringbahn. Es kostete die

3-Monatskarte	36 (45) Mark,
6-Monatskarte	58 (72) Mark,
Jahreskarte	90 (120) Mark.

Am 1.10.1882 wurde auch die bisher nur auf der Stadtbahn geltende Zeitkarte auf der Ringbahn eingeführt.

Die 1883 vorgenommene einheitliche Regelung der Zeitkartenausgabe für die gesamten preußischen Staatsbahnen führte bei der Stadt- und Ringbahn unter Beibehaltung der beiden bisherigen Karten zu einer neuen Berechnungsmethode, mit der Preisermäßigungen verbunden waren.

Nach einer weiteren Preisermäßigung der für den gesamten Stadt- und Ringbahnverkehr gültigen Karte (1885) wurde 1887 eine dritte Zeitkarte

eingeführt, die für die Verkehrsrelationen der zweiten Preisstufe der Einzelkarten galt. Der Preis der Jahreskarte betrug 48 (72) Mark. Seit 1887 wurden die Karten auch wahlweise für 1-12 Monate (vorher nur 3, 6 oder 12 Monate) ausgegeben.

Am 1.4.1893 trat ein völlig neuer Zeitkartentarif in Kraft. Wie bei den Einzelkarten (seit 1891) wurden jetzt nur noch zwei Preisstufen unterschieden. Die Karten wurden außerdem nur noch für die Dauer eines Monats ausgegeben. Die Preise dieser neuen Monatskarten waren sehr niedrig; für die Karte der ersten Preisstufe (5 Stationsabschnitte) wurde z.B. nur der Preis von 30 Einzelfahrten berechnet, für die Karte der zweiten Preisstufe (ganze Stadt- und Ringbahn) nur die von 23 (219). Es kostete somit die Monatskarte für

5 Stationsabschnitte	3	(4,50) Mark,
die ganze Stadt- und Ringbahn	4,50	(7) Mark.

Diese Zeitkartenpreise blieben während unserer Betrachtungsperiode unverändert erhalten (220).

Sonderermäßigungen für Arbeiter in Form von Arbeitertages- und Arbeiterwochenkarten wurden auf der Ringbahn etwa seit Eröffnung der Stadtbahn ausgegeben und auch im Stadtringverkehr zugelassen. Wie im Vorortverkehr wurden die Preise dieser Karten auf Grund eines Entfernungstarifs mit einem Kilometerpreis von 1,33 Pf (später 1 Pf) berechnet. Für die Stadtbahn selbst wurde erst 1883 eine Arbeiterwochenkarte mit einem Einheitstarif zum Preise von 1 Mark ausgegeben, die später durch Einführung von Karten für zwei Preisstufen ersetzt wurde. Die Arbeiterwochenkarte für die Strecke Schlesischer Bahnhof - Lehrter Bahnhof und Westend - Lehrter Bahnhof kostete 60 Pf, für die ganze Stadtbahn 90 Pf.

Seit 1891 waren im Stadtring- und Ringverkehr drei Preisstufen (0,60, 0,90, 1,20 Mark) für Arbeiterwochenkarten vorhanden, obwohl grundsätzlich noch der Entfernungstarif galt.

Seit wann Schülerzeitkarten auf der Stadt- und Ringbahn ausgegeben wurden, konnte nicht festgestellt werden. In den 80er Jahren lag der Preisberechnung ein Entfernungstarif zugrunde. Seit 1890 wurden nur noch Karten für zwei Preisstufen (5 Stationsabschnitte bzw. ganze Stadt- und Ringbahn) zu 2,40 (3,60) bzw. 3,60 (5,40) Mark ausgegeben. Karten mit längerer als einmonatiger Gültigkeitsdauer erhielten steigende Preisnachlässe.

Ermäßigungen für Kinder wurden auf der Stadt- und Ringbahn von Anfang an gewährt.

IV. Hoch- und Untergrundbahn (U-Bahn)

1. Entstehung und Entwicklung des U-Bahnbetriebs

Die Hauptgründe für die im Vergleich zu den übrigen Verkehrsmitteln späte Eröffnung (221) dieses jüngsten Nahverkehrsmittels Groß-Berlins können in Folgendem gesehen werden:

1. Die Anlage von U-Bahnen erforderte bedeutende Kapitalbeträge. Da die Kommunen als Träger solcher anlageintensiven Verkehrsmittel noch nicht in Frage kamen, hing die Verwirklichung des neuen Verkehrsmittels von der Bereitstellung privaten Kapitals ab. Damit bekam die Frage nach der Rentabilität einer solchen Bahn eine entscheidende Bedeutung. Eine Rentabilität war jedoch erst zu erwarten, nachdem die Verkehrsentwicklung einen Stand erreicht hatte, der zusätzliche Verkehrsmittel in Form von elektrischen Stadtschnellbahnen notwendig erscheinen ließ. Dieser Zustand der Verkehrsentwicklung in Groß-Berlin kann im wesentlichen erst in den 90er Jahren als erreicht angesehen werden;

2. gewisse Verzögerungen traten in der Verwirklichung der ersten U-Bahnstrecken ein durch die fehlende Koordinierung der öffentlichen Verkehrspolitik und die Vielzahl der widerstreitenden Interessen der beteiligten Kommunen.

Die eigentliche Periode intensiver Beschäftigung mit der Anlage elektrischer Stadtschnellbahnen begann 1890, nachdem bereits 1880 die Firma Siemens u. Halske zum erstenmal um die Genehmigung der Anlage elektrischer Hochbahnen nachgesucht hatte, die jedoch verweigert wurde (222). 1890 hatte dieselbe Firma den neuen Entwurf eines "elektrischen Stadtbahnnetzes für Berlin" fertiggestellt und Anfang 1891 begonnen, die Zustimmung der Behörden für die Verwirklichung einer der in dem Entwurf vorgesehenen Linien - der schließlich 1902 eröffneten Stammstrecke (223) - einzuholen (224). Auch die AEG bemühte sich seit Anfang der 90er Jahre um die Zustimmung zur Anlage einer elektrischen Schnellbahn, die als tief in der Erde gelegene Röhrenbahn geführt werden sollte (225). Dem Siemens-Projekt wurde aber von den Behörden der Vorzug gegeben. In äußerst langwierigen Verhandlungen mit zahlreichen öffentlichen Stellen (z.B. Berliner Polizeipräsidium, Ministerial-Bau-Kommission, Eisenbahnbehörden, Städte Berlin, Charlottenburg und Gemeinde (seit 1898 Stadt) Schöneberg) wurde schließlich als erste zu bauende U-Bahnlinie Groß-Berlins die Linie Warschauer Brücke - Zoologischer Garten mit einer Abzweigung nach dem Potsdamer Platz (Stammstrecke) festgelegt (226).

1891 waren die Verhandlungen eingeleitet worden, erst im September 1896 begann der Bau (227). Zu dieser Zeit wurde bereits von "Verkehrsnot" gesprochen, die auf das Fehlen von Schnellbahnen zurückgeführt wurde (228). Der Bau der Stammstrecke erfuhr Verzögerungen um fast 2 Jahre, als Anfang 1899 auf Betreiben Charlottenburgs der Entschluß gefaßt wurde, vom Nollendorfplatz ab die Weststrecke der Bahn nicht als Hoch-, sondern als Untergrundbahn zu führen (229).

1897 wurde von der Firma Siemens u. Halske in Verbindung mit mehreren Banken (unter Führung der Deutschen Bank) die "Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin" (im folgenden: Hochbahngesellschaft) mit einem Aktienkapital von 12,5 Mio. Mark gegründet (230). Durch Vertrag vom 17.7.1897 übertrug die Firma Siemens u. Halske alle ihre Rechte und Pflichten hinsichtlich der Bahn auf die genannte Gesellschaft, die ihrerseits der Siemens u. Halske AG die weitere Bauausführung sowie die Betriebsführung der Bahn im ersten Geschäftsjahr übertrug (231).

Am 18.2.1902 wurde der Betrieb für den öffentlichen Verkehr zwischen den Bahnhöfen Stralauer Tor (232) und Potsdamer Platz eröffnet. Im März wurde der Betrieb bis zum Zoologischen Garten, im Dezember 1902 bis zum Knie (heute Ernst Reuter Platz) eröffnet; somit hatten die im Betrieb befindlichen U-Bahnstrecken Ende 1902 eine Länge von 11,2 km (233) erreicht. Die Baukosten für diese Strecken hatten (einschließlich der Bauzinsen) rund 34 Mio. Mark betragen (234). Die Zahl der Wagen betrug bei Betriebseröffnung 62 (235), das Personal umfaßte Ende 1902 596 Beschäftigte (236). Die Zugfolge hatte gemäß den vertraglichen Verpflichtungen der Hochbahngesellschaft gegenüber den Städten Berlin, Charlottenburg und Schöneberg mindestens 5 Minuten in beiden Fahrtrichtungen zu betragen (ausgenommen in den frühen Morgen- und späten Nachtstunden).

Die Vorteile des neuen Schnellverkehrsmittels lagen - abgesehen von dem verkehrstechnischen Gesichtspunkt der generellen Entlastung des Straßenverkehrs - vor allem in der vergleichsweise hohen Reisegeschwindigkeit. Diese betrug zwischen 28 und 30 km/st (237). Die elektrische Straßenbahn, die bisher das leistungsfähigste Verkehrsmittel auf den nun auch von der U-Bahn bedienten Verkehrswegen war, kam demgegenüber im Stadtinnern kaum über 9 km/st hinaus (238). Eine Fahrt vom Knie bis zum Schlesischen Bhf. auf der Straßenbahn dauerte z.B. 45-50 Minuten, dagegen auf der U-Bahn nur 20 Minuten (239).

Die zunehmende Straßenbelastung im Stadtinnern Berlins einerseits, das schnelle Wachsen der an Berlin unmittelbar anschließenden Kommunen andererseits drängten zum weiteren Ausbau der vorhandenen U-Bahnstrecken. Bis 1913 wurden folgende Linienerweiterungen vorgenommen (Jahr der Betriebseröffnung):

1906 Knie (heute Ernst Reuter Platz) - Wilhelmplatz (heute Richard-Wagner-Platz);
1907 Potsdamer Platz (240) - Leipziger Platz;
1908 Bismarckstr. (heute Deutsches Opernhaus) - Reichskanzlerplatz;
1908 Leipziger Platz (heute Potsdamer Platz) - Spittelmarkt;
1910 Nollendorfplatz - Hauptstr. (heute Innsbrucker Platz);
1913 Reichskanzlerplatz - Stadion (heute Olympia-Stadion);
1913 Spittelmarkt - Alexanderplatz;
1913 Alexanderplatz - Nordring (später Schönhauser Tor);
1913 Wittenbergplatz - Uhlandstr.;
1913 Wittenbergplatz - Thielplatz (241).

Eine besonders bemerkenswerte Entwicklungsgeschichte weisen die Erweiterungen zum Reichskanzlerplatz sowie zur Hauptstr. und zum Thielplatz auf. Bei diesen Linien handelte es sich mehr oder weniger um Aufschließungsbahnen, also um Bahnen, die zum großen Teil durch gar nicht oder nur dünn besiedelte Gebiete fuhren. Da eine Rentabilität dieser Linien vorerst nicht zu erwarten war, ist es verständlich, daß die Hochbahngesellschaft nur eine dieser Linien (zum Reichskanzlerplatz) anlegte und auch das nur unter besonderen Bedingungen; die beiden anderen Linien wurden von den beteiligten Kommunen erbaut.

Die U-Bahnstrecke zum Reichskanzlerplatz (bzw. später zum Bhf. Stadion), die ab dem Sophie Charlotte Platz durch fast völlig unbebautes Gelände führte (242), kam nur dadurch zustande, daß die beteiligten Grundbesitzer (Neu Westend-Aktiengesellschaft für Grundstücksverwertung, Stadt Charlottenburg, Forstfiskus Grunewald) die Bereitstellung von Zuschüssen für die Bahn der Hochbahngesellschaft vertraglich zusagten (243).

Die Linie Nollendorfplatz - Hauptstr., die der Erschließung des noch wenig bebauten Schöneberger Westgebietes (das Gebiet südlich des Viktoria-Luise-Platzes) dienen sollte (244), wurde von der Stadt Schöneberg gebaut (Bauunternehmer Siemens u. Halske). Die Bahn endete in einem eigenen Untergrundbahnhof am Nollendorfplatz, so daß ein durchgehender Verkehr auf die Stammstrecke der Hochbahngesellschaft nicht vorhanden war. Die Fahrgäste der Schöneberger Bahn erreichten nur zu Fuß durch einen Verbindungsgang den Hochbahnhof Nollendorfplatz. Die Bahn war allerdings von Betriebseröffnung an in das Tarif- und Fahrkartensystem der Hochbahngesellschaft mit einbezogen, die auch den Betrieb der Schöneberger Bahn nach Ablauf des ersten Betriebsjahres (30. 11. 1911) von der bisherigen Betriebsführerin Siemens u. Halske übernahm (245).

Die U-Bahnlinie zum Thielplatz war bis zum Bhf. Nürnberger Platz (einschl.) von der Hochbahngesellschaft (246), vom Nürnberger Platz bis einschließlich Bhf. Breitenbachplatz von der Stadt Wilmersdorf und das Schlußstück bis zum Bhf. Thielplatz von der Domäne Dahlem gebaut worden. Auch hier waren also die an der weiteren Erschließung ihrer Gebiete interessierten Orte zur Selbsthilfe übergegangen. Ebenso wie die Schöneberger Bahn war die Wilmersdorf - Dahlemer Bahn in das Tarifsystem der Hochbahngesellschaft eingeschlossen, die ebenfalls den Betrieb führte.

Vor Kriegsausbruch 1914 hatte das U-Bahnnetz von Groß-Berlin eine Länge von 37,6 km erreicht (247). Im Vergleich zu dem Entwicklungszustand der elektrischen Schnellbahnnetze anderer Weltstädte bedeutete das noch einen beträchtlichen Rückstand.

Der gesamte Wagenbestand hatte sich gegenüber 1902 von 62 auf 400 (Ende 1913), der Personalbestand von 596 auf etwa 2700 Arbeiter und Angestellte erhöht (248). Die Betriebsleistungen (Wagenkm) hatten sich gegenüber 1902 etwa vervierfacht (249).

Die wirtschaftliche Entwicklung der Hochbahngesellschaft war zufriedenstellend. Von 1903 - 1913 zeigte die Dividende folgende Entwicklung:

Tabelle 3

Höhe der Dividendensätze und des dividendenberechtigten Kapitals der Hochbahngesellschaft

Jahr	% Dividende	Höhe des dividendenberechtigten Kapitals (Mio. Mark)
1903	3,5	30
1904	4	30
1905	4,5	30
1906	5	30
1907	5	30
1908	5	30
1909	5	32,5
1910	5,5	32,5
1911	5,75	.
1912	6	.
1913	6	42,5

Zahlen 1903 - 1910 entnommen aus: Blum: Die wirtschaftlichen Ergebnisse der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. In: Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. V. Jahrgang 1910/11. Nr. 39, Berlin, 24.6.1911, S. 995;
Zahlen 1911 - 1913 aus: Giese, Erich: Verband Groß Berlin..., a.a.O., S. 250 f. und Geschäftsbericht der Hochbahngesellschaft für 1913 ..., a.a.O., S. 9.

Aus diesen Zahlen geht deutlich die wachsende Ertragsfähigkeit der Unternehmung hervor. Diese beruhte auf überwiegend günstiger Linienführung (durch dicht bebaute Stadtviertel) und eine Politik relativ hoher Fahrpreise.

2. Verkehrsentwicklung

Von seiten der Betriebsführung war zur Zeit der Eröffnung der U-Bahn mit einem jährlichen Verkehr von 23 Mio. Personen gerechnet worden (250). Bereits im zweiten Betriebsjahr (1903) wurden aber schon 29,6 Mio. Personen befördert (251). In den folgenden Jahren lagen die jährlichen Zuwachsraten zwischen 8,4 und 9,5% (bis 1907 einschließlich). Im Jahre 1908, einer Zeit rückläufiger Tendenz der allgemeinen Wirtschaftstätigkeit, wurden bei abgeschwächter Zuwachsrate 44,6 Mio. Personen befördert. Nach der kräftigen Erholung der Wirtschaftstätigkeit und auch infolge der Eröffnung neuer Strecken war die Zahl der beförderten Personen 1911 auf 63,9 Mio. angewachsen; 1913 schließlich hatte der Personenverkehr einen Stand von 73,0 Mio. beförderten Personen erreicht.

3. Tarifentwicklung (252)

Auf der U-Bahn war von Anfang an ein nach Stationen gestaffelter Tarif vorhanden, der eine gewisse Ähnlichkeit mit dem ersten Tarif der Stadtbahn aufwies; er wird im Schrifttum teils als Stations-, teils als Zonentarif bezeichnet (253).

Auf der ersten, am 18.2.1902 eröffneten Strecke Stralauer Tor - Potsdamer Platz waren zwei Preisstufen vorhanden; in der ersten mit 10 (15) Pf konnten drei bzw. vier Stationsabschnitte, in der zweiten mit 15 (25) Pf sieben Stationsabschnitte zurückgelegt werden.

Der am 30.4.1902 eingeführte neue Tarif unterschied drei Preisstufen: in der ersten konnten vier, in der zweiten sieben und in der dritten zehn Stationsabschnitte zurückgelegt werden. Mit der Erweiterung der Strecken kamen zwei weitere Preisstufen hinzu, so daß schließlich fünf Preisstufen, nämlich Fahrpreise von

10 (15) Pf,
15 (20) Pf,
20 (30) Pf,
25 (35) Pf,
30 (45) Pf.

vorhanden waren.

Im Zusammenhang mit der Eröffnung des Bahnhofs Gleisdreieck am 3.11.1912, der bei dem bestehenden Tarif den Preis vieler Fahrten erhöht hätte, wurde von dem genannten Datum ab ein neuer Tarif angewendet, der Preisermäßigungen brachte. Wie bisher waren fünf Preisstufen vorhanden, es konnten jedoch in der ersten fünf, in der zweiten acht, in der dritten zwölf, in der vierten siebzehn und in der fünften mehr als siebzehn Stationsabschnitte zurückgelegt werden. Die Fahrpreise betrugen:

10 (15) Pf,
15 (20) Pf,
20 (30) Pf,
25 (35) Pf,
30 (40) Pf.

Fahrpreisvergünstigungen gewährte die U-Bahn nur in ganz geringem Umfang, und zwar in Form sogenannter Frühverkehrskarten, die bis etwa 8 Uhr früh ausgegeben wurden und gegenüber den gewöhnlichen Karten jeweils um eine Preisstufe (mit Ausnahmen) ermäßigt waren. Für die erste Preisstufe gewährte die Frühverkehrskarte also keine Ermäßigung.

Preisnachlässe für Kinder bestanden darin, daß ein Kind unter sechs Jahren frei befördert wurde, und für zwei Kinder der einfache Fahrpreis zu zahlen war.

Irgendwelche sonstigen Preisvergünstigungen waren nicht vorhanden.

Wie bereits erwähnt, waren die Schöneberger und Wilmersdorf - Dahlemer U-Bahnen in das Tarifsystem der Hochbahngesellschaft mit einbezogen. Nur bei der Schöneberger U-Bahn bestand die Besonderheit,

daß für den Ortsverkehr (Hauptstr. - Nollendorfplatz) Rückfahrkarten eingeführt wurden.

Die im Vergleich zu den Tarifen der anderen Nahverkehrsmittel relativ starke Tarifstaffelung bei der U-Bahn mit den damit verbundenen höheren Fahrpreisen für die größeren Entfernungen führten von seiten des Publikums zu vielen Angriffen gegen den U-Bahntarif; namentlich wurde auch die Einführung von Zeitkarten verlangt (254). Dennoch erwies sich die Tarifpolitik für die Unternehmung als günstig, wie sich aus den Betrachtungen über die wirtschaftliche Entwicklung der Hochbahngesellschaft ergab; die Fahrpreise der U-Bahn waren nicht so hoch, daß eine die Rentabilität beeinträchtigende Drosselung der Nachfrage herbeigeführt wurde.

B. Sonstige Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs

I. Die Droschken

1. Entwicklung des Droschkenverkehrs (255)

Am 1.1.1865 waren in Berlin 2077 Droschken vorhanden (256); sie stellten damit den weitaus größten Anteil am damals vorhandenen Wagenpark des Berliner Nahverkehrs. Dieser zahlenmäßige Umfang des Gewerbes weist scheinbar auf befriedigende wirtschaftliche Zustände im damaligen Berliner Droschkengewerbe hin. Zeitgenössische Berichte und wissenschaftliche Arbeiten über das Berliner Droschkenwesen wiesen jedoch immer wieder auf das Gegenteil hin (257). Obwohl die Klagen von Publikum, Polizeipräsidium und Droschkenunternehmern über den schlechten Zustand des Droschkenwesens nicht abrissen, nahm die Zahl der Droschken ständig zu; am 1.1.1870 waren bereits 3000 vorhanden. Oft wurden die Mißstände auf die Betriebsstruktur zurückgeführt. In einer Bekanntmachung des Berliner Polizeipräsidiums aus dem Jahre 1866 z.B. wurde festgestellt, daß der seit Jahren zu beobachtende "Verfall" des Berliner Droschkenwesens in der Hauptsache auf das Fehlen kapitalkräftiger Großunternehmer zurückzuführen sei (258). In ähnlicher Weise äußerte sich 1866 der eine der beiden Berliner Droschkenvereine: Es habe sich immer mehr Kapital von dem Droschkengewerbe zurückgezogen; daher läge der größte Teil des Gewerbes in den Händen kapitalarmer Unternehmer, die einen ordnungsmäßigen Zustand ihres Betriebsmaterials nicht gewährleisten könnten (259). Der Droschkenverein beantragte daher 1866 beim Minister für Handel und Gewerbe, nur noch Konzessionen an Droschkenunternehmer mit mindestens 10 Droschken zu vergeben.

Bei einer Prüfung des für die Mißstände angeführten Hauptgrundes - die Vielzahl kleiner Unternehmer - ergibt sich, daß am Jahresende 1866 auf einen Droschkeninhaber im Durchschnitt 2,5 Droschken kamen (260). Ende 1868 besaßen 65% der Droschkenunternehmer nur 1 Droschke, rund 80% 1-2 Droschken; die ca. 20% restlichen Unter-

nehmer mit mehr als 2 Droschken stellten aber rund 61% der Wagen (261). Der Anteil kleinster Droschkenunternehmer war somit tatsächlich sehr hoch; auch die Zahl der von ihnen gestellten Droschken, gemessen an der Gesamtzahl, war mit ca. 39% nicht klein. Unter der Voraussetzung, daß ein Kleinstunternehmer tatsächlich nur geringe Gewinnmöglichkeiten hatte, also gerade die Mittel für die Bestreitung des Lebensunterhaltes erwirtschaftete, kann dem angegebenen Grund eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden.

Auch in den folgenden Jahren rissen die Klagen über das Droschkengewerbe nicht ab (262). Das Polizeipräsidium suchte durch vielerlei Maßnahmen Abhilfe zu schaffen, z.B. durch strengere Kontrollen (263), durch Begrenzung der Droschkenzahl (um 1872) und insbesondere durch Einführung von Droschken I. Klasse. Diese Unterscheidung von Droschken I. und II. Klasse wurde durch eine Polizeiverordnung aus dem Jahre 1868 geregelt (264). In der Folgezeit nahm die Zahl der Droschken I. Klasse ständig zu, die derjenigen II. Klasse ständig ab; die Tendenz konnte auch der entsprechend ihrer besseren Ausstattung seit 1868 (265) für Droschken I. Klasse eingeführte höhere Tarif nicht Einhalt gebieten.

Eine weitere Droschkenart wurde in dem Droschkenreglement vom 20. 1. 1873 (266) mit den Gepäckdroschken geschaffen; diese erlangten jedoch keine sehr große Bedeutung.

Es wurde oben von der in der Öffentlichkeit verbreiteten Meinung berichtet, daß die Errichtung kapitalkräftiger Großunternehmungen eine Verbesserung der Berliner Droschkenverhältnisse herbeiführen würde. Dahingehende Versuche schlugen fehl. So wurde im Juni 1872 eine bereits seit langer Zeit bestehende Fuhrunternehmung in eine AG unter der Firma "Central Bazar für Fuhrwesen" umgewandelt (267); die Gesellschaft befaßte sich jedoch hauptsächlich mit der Fahrzeugvermietung, weniger mit dem Droschkenbetrieb, der 1888 gänzlich aufgegeben wurde. Die im März 1873 gegründete "Aktien-Gesellschaft für öffentliches Fuhrwesen" plante die Inbetriebnahme von 1200 Droschken. Im März 1882 wurde der Betrieb eingestellt, nachdem es der Gesellschaft nicht gelungen war, günstige Betriebsergebnisse zu erzielen (268).

Das wichtigste Ereignis in der weiteren Entwicklung der Berliner Droschken war die Einführung eines Fahrpreisanzeigers, des sogenannten Taxameters. Bereits 1865 war in Berlin eine Droschke mit einem Fahrpreisanzeiger ausgerüstet worden (269), erst 1890 wurde jedoch ein brauchbarer Taxameter hergestellt (270). Mit seiner Einführung wurde sowohl den häufigen Streitigkeiten zwischen Droschkenkutscher und Fahrgast über den Fahrpreis als auch den Geldhinterziehungen seitens der Kutscher den Unternehmern gegenüber erfolgreich entgegengewirkt. Die Polizeiverordnung vom 8. 11. 1892 (271) regelte das Anbringen des Fahrpreisanzeigers und legte gleichzeitig den neuen Tarif fest. Am 1. 1. 1893 waren 41 Droschken I. Klasse mit Fahrpreisanzeiger in Berlin vorhanden (272). Auch bei den Droschken II. Klasse wurde in geringem Umfang der Fahrpreisanzeiger eingeführt; aber bereits im Jahre 1900 gab es keine Droschken II. Klasse mit Fahrpreisanzeiger mehr. Überhaupt ging die Zahl der Droschken II. Klasse immer mehr zurück; sie wurden schließlich 1912 durch eine Polizeiver-

ordnung (273) aus dem Verkehr gezogen, nachdem schon seit 1905 keine Neueinstellung mehr erfolgen durfte (274). Seit 1912 mußte jede Droschke mit einem Fahrpreisanzeiger ausgestattet sein (275). Bei den Droschken I. Klasse setzte sich der Fahrpreisanzeiger schnell durch und wurde 1905 (auch für Gepäckdroschken) obligatorisch gemacht(276).

Bis zum Ende der 90er Jahre hatte sich die Droschkenzahl in Berlin so erhöht (277), daß sich der Polizeipräsident veranlaßt sah, ab 1. 10. 1898 keine neuen Droschkenkonzessionen - abgesehen von einer geringfügigen Ausnahme - mehr zu verleihen (278). Diese Zulassungssperre blieb bis zum 9. 7. 1904 in Kraft (279). Sie wurde damit begründet, daß eine Zulassung weiterer Droschken "eine unnötige Belastung der öffentlichen Straßen und Plätze herbeigeführt und daher - abgesehen von anderen Unzuträglichkeiten - die verkehrspolizeilichen Interessen geschädigt" hätte (280). Anscheinend war diese Zulassungssperre jedoch mehr eine gewerbepolizeiliche Maßnahme (281), die aber mit straßenpolizeilichen Rücksichten begründet werden mußte, um den Einwand einer unzulässigen Einschränkung der Gewerbefreiheit auszuschalten. Schon früher hatte sich das Polizeipräsidium mit der Frage der Einschränkung der Droschkenzahl beschäftigt, diese jedoch mit Rücksicht auf den Grundsatz der Gewerbefreiheit nicht durchgeführt (282).

In die Zeit der Zulassungssperre fiel der Anfang des Autodroschkenbetriebs, dessen Entwicklung somit zunächst stark gehemmt wurde. Die erste Berliner Automobildroschke (Benzinmotor) verkehrte seit dem 9. 9. 1899 (283) im öffentlichen Personenverkehr. Erst mit der Aufhebung der Zulassungssperre im Jahre 1904 erfolgte eine sprunghafte Vermehrung der Autodroschken, die z. T. auch elektromotorisch betrieben wurden. Die starke Zunahme der Autodroschken führte 1909 erneut zu einer Zulassungssperre, und zwar für Droschken mit Verbrennungsmotor (284); 1911 wurde die Sperre dahingehend abgemildert, daß 1 neue Kraftdroschke betrieben werden durfte, wenn dafür 10 Pferdedroschken aus dem Betrieb gezogen wurden (285). Diese Umwandlungen wurden später noch mehrmals vorgenommen und auch für Elektrodroschken im Tausch gegen Pferdedroschken durchgeführt.

Bedingt durch die polizeilichen Eingriffe nahm die Gesamtzahl der Droschken in Berlin (und den eingangs genannten 4 Nachbargemeinden) seit 1909 ständig ab; am 1. 1. 1914 waren insgesamt 5509 Droschken vorhanden; der Anteil der Kraftdroschken betrug 44,2%.

2. Tarifentwicklung (286)

Entsprechend den individuellen Verkehrsleistungen der Droschken gegenüber den Massenverkehrsleistungen der anderen öffentlichen Nahverkehrsmittel waren die Droschkentarife vergleichsweise komplizierter; sie unterlagen auch häufigen Änderungen, weniger in der Höhe als in ihrem Aufbau. Daneben bestanden zeitweise gemäß den verschiedenen Droschkenarten mehrere Tarife nebeneinander. Wegen der sich aus all diesen Tatsachen ergebenden Vielfältigkeit der Droschkentarife kann auf alle Einzelheiten (z. B. Fahrpreise für Nachtfahrten, Fahrten

zu den Bahnhöfen, Berechnung von Wartezeit u.a.m.) nicht eingegangen werden.

Betrachten wir zunächst die Tarifentwicklung bei den Droschken ohne Fahrpreisanzeiger.

Der Aufbau der Droschkentarife zeichnete sich bis 1880 dadurch aus, daß sog. "Tour"- und "Zeitfahrten" unterschieden wurden. Zur Zeit des durch Polizeiverordnung vom 18.1.1866 eingeführten Tarifs galt als Tourfahrt diejenige Fahrt, die bei vorschriftsmäßiger Geschwindigkeit (etwa 165m/Min.) in 20 Minuten zurückgelegt werden konnte. Es kann hier von einer Kurzfahrt mit Einheitstarif gesprochen werden. Die Tourfahrt für eine Person kostete innerhalb der Stadtgrenzen Berlins (287) 50 Pf, für zwei Personen 60, für drei 70 und für vier Personen 80 Pf. Der Fahrpreis einer Zeitfahrt dagegen (Tarif vom 18.1. 1866) wurde nach einem Zeittarif in der Weise berechnet, daß für eine bestimmte Grundzeit (20 Min.) ein fester Betrag (50 Pf für eine Person) sowie für je eine weitere bestimmte Zeiteinheit (5 Min.) ein konstanter Zuschlag (10 Pf) zu zahlen waren. Grundzeit und dafür zu zahlender Geldbetrag entsprachen somit genau den Bedingungen der Tourfahrt, so daß eine Unterscheidung von Tour- und Zeitfahrten nicht auch eine Unterscheidung verschiedener Fahrpreishöhen bedeutete.

Die seit 1868 betriebenen Droschken I. Klasse hatten zunächst nur einen Zeittarif. Eine Fahrt bis zu 20 Min. kostete 1 Mark, für je weitere 10 Min. wurde ein Zuschlag von 25 Pf berechnet.

Der dem Droschkenreglement von 1873 beigegebene neue Tarif brachte zahlreiche grundsätzliche Neuregelungen. Er unterschied für Droschken I. und II. Klasse zwar auch noch Tour- und Zeitfahrten, wobei die neuen Tourfahrten mit den alten aber nur noch den Namen gemeinsam hatten. Tourfahrt bedeutete jetzt nichts anderes als eine Fahrt, deren Preis nach einem Entfernungstarif berechnet wurde. Im einzelnen wurde unter Tourfahrt eine Fahrt verstanden, deren Ziel vom Fahrgast bei Fahrtantritt angegeben wurde und das bei ununterbrochener Fahrt auf dem kürzesten Wege erreicht werden sollte. Die Preisberechnung für die Tourfahrt erfolgte dergestalt, daß für eine Grundentfernung (2400 m) ein bestimmter Geldbetrag (bei Droschken I. Klasse für ein oder zwei Personen 1 Mark, für drei und mehr Personen 1,50 Mark) sowie für je eine weitere, auch nur angefangene Entfernungseinheit (2400 m) ein konstanter Zuschlag (50 Pf) zu zahlen waren. Die Berechnung der Zeitfahrt erfolgte - bei geänderten Zeiteinheiten - wie bisher. Bei Tour- und Zeitfahrten war ferner nach ein oder zwei sowie drei und mehr Personen differenziert mit höheren Fahrpreisen für die zweite Gruppe. Der Tarif von 1866 hatte dagegen noch vier Stufen (eine, zwei, drei oder vier Personen) unterschieden.

Neu war der mit dem Tarif von 1873 eingeführte "Droschken-Wege-Messer", ein Stadtplan, in dem die Straßen in 160 m lange Abschnitte, gekennzeichnet durch verschiedene Farben, aufgeteilt waren. Dieser Wege-Messer diente zur Feststellung der zurückgelegten Entfernung bei Tourfahrten und zur Kontrolle der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit (160 m/Min.) bei Zeitfahrten.

1880 wurden die Tourfahrten abgeschafft und die Fahrpreise nur noch nach einem Zeittarif berechnet. Bis zu einer Fahrtdauer von 15 Min. zahlten eine oder zwei Personen für eine Droschke I. Klasse 1 Mark; für je weitere, auch nur angefangene 15 Min. war ein Zuschlag von 50 Pf zu zahlen. Die bei dieser Preisberechnung stark ins Gewicht fallende fest bestimmte Fahrgeschwindigkeit unterlag der Kontrolle des Wege-Messers.

Dieser Zeittarif blieb lange bestehen. 1905 wurden für Droschken II. Klasse wieder nebeneinander ein Zeit- und Entfernungstarif eingeführt, wobei jedoch der Entfernungstarif vorzugsweise anzuwenden war. Die Fahrpreisberechnung beim Entfernungstarif entsprach grundsätzlich derjenigen der Tourfahrten des Tarifs von 1873.

Seit 1912 waren Droschken ohne Fahrpreisanzeiger nicht mehr vorhanden.

Die Entwicklung der (absoluten) Höhe der Fahrpreise der Droschken ohne Fahrpreisanzeiger war verschieden bei den Droschken I. und II. Klasse. Die Fahrpreise der Droschken II. Klasse stiegen im Zeitablauf. Für eine Fahrt mit einer Droschke II. Klasse im Jahre 1911 war durchschnittlich mehr zu zahlen als für eine Droschkenfahrt im Jahre 1866. Während z. B. 1866 eine Person für eine Fahrt von rd. 3300 bzw. 9900 m 0,50 bzw. 1,30 Mark zahlte, waren für dieselben Entfernungen 1911 0,70 bzw. 1,50 Mark zu zahlen. Demgegenüber blieben die Fahrpreise der Droschken I. Klasse konstant. Die sich hieraus ergebende relative Fahrpreiserhöhung für Droschken II. Klasse gegenüber den stets mit einem höheren Fahrpreis ausgestatteten Droschken I. Klasse dürfte mit zu dem zahlenmäßigen Rückgang der Droschken II. Klasse beigetragen haben.

Der Tarif der Droschken m i t Fahrpreisanzeiger war von Anfang an dreistufig, d. h. er unterschied drei Preisstufen (Taxen), deren jeweilige Anwendung sich nach der Anzahl der beförderten Personen sowie weiteren Merkmalen (z. B. Tag- oder Nachtfahrt) richtete. Das (auch später gültige) Grundschema des Tarifs hatte folgendes Aussehen (288):

	Grundtaxe 50 Pf	je weitere 10 Pf
	Taxe I	
1-2 Personen am Tage	bis 800 m	bis 400 m
	Taxe II	
3-5 Personen am Tage	bis 600 m	bis 300 m
	Taxe III	
1-5 Personen außerhalb des Droschkenpolizeibezirks Berlin	bis 400 m	bis 200 m

1906 erhielten die Kraftdroschken einen zweistufigen Tarif.

Die Fahrpreise der Pferdedroschken I. Klasse (289) waren 1914 (nominell) höher als 1892. Eine oder zwei Personen hatten 1892 für Entfernungen von z. B. 2400 bzw. 10 000 m 0,90 bzw. 2,80 Mark zu zahlen; dieselben Entfernungen kosteten 1914 1,10 bzw. 3,70 Mark (290). Auch hier waren die Fahrpreise also im Gegensatz zu denen der übrigen Verkehrsmittel gestiegen.

Die Fahrpreise der Droschken mit Fahrpreisanzeiger lagen durchschnittlich niedriger als diejenigen der Droschken ohne Taxameter. Möglicherweise war das auf eine bewußt zur Förderung der Taxameterdroschken betriebene Tarifpolitik des Berliner Polizeipräsidiums zurückzuführen. Es kostete z. B. im Jahre 1892 eine Fahrt für eine oder zwei Personen über eine Entfernung von 2400 bzw. 10 000 m mit einer einfachen Droschke 1,10 bzw. 3 Mark, mit einer Taxameterdroschke dagegen 0,90 bzw. 2,80 Mark (291).

Der Tarif der Pferdedroschken galt zunächst auch für die Kraftdroschken. Diese hatten also zunächst keine höheren Fahrpreise. Auf Grund der relativ höheren Kosten (292) wurden ihnen 1906 aber höhere Fahrpreise zugebilligt, nachdem bereits 1905 für elektrische Kraftdroschken die Grundtaxe erhöht worden war. Eine oder zwei Personen zahlten 1906 für Entfernungen von 2400 bzw. 10 000 m auf einer Pferdedroschke I. Klasse 1,10 bzw. 2 Mark, auf einer Kraftdroschke 1,30 bzw. 3,90 Mark (293).

Eine tarifmäßige Sonderstellung nahmen die über den Berliner Polizeibezirk hinausgehenden Fahrten ein. Groß-Berlin bildete also kein einheitliches Tarifgebiet für die Berliner Droschken. Allerdings wurde im Laufe der Zeit dem Zusammenwachsen Berlins mit seinen Vororten nach und nach durch Fahrpreisherabsetzungen für Fahrten in die Vororte Rechnung getragen. Hiermit wurde zugleich tendenziell dem Zusammenwachsen von Groß-Berlin gedient.

Von 1866 bis Anfang der 70er Jahre wurden die Fahrpreise für Fahrten über die Stadtgrenzen Berlins hinaus verdoppelt. Ab 1873 galten Einheitsfahrpreise für Fahrten in die verschiedenen Vororte, die gegen früher aber im Durchschnitt niedriger waren. In dem seit 1880 geltenden Zeittarif wurde für Fahrten in die wichtigsten Vororte die Fahrzeit doppelt in Ansatz gebracht.

Der Tarif für Droschken mit Fahrpreisanzeiger von 1892 bezog zum erstenmal in den Berliner Tarif, d. h. den Fahrpreis der 1. Preisstufe (Taxe I) auch eine Reihe von Vororten (z. B. Charlottenburg, Pankow, Tempelhof, Schöneberg, Wilmersdorf) ein. Die Tarifänderung von 1896 nahm die Vororte wieder aus der 1. Preisstufe heraus; für zahlreiche in die Vororte hineinreichende, aus dem Droschken-Wege-Messer zu entnehmende Straßen oder Straßenteile galten jedoch Ausnahmen. Immerhin waren 1896 alle Fahrten außerhalb des genannten Gebietes von Taxe III in Taxe II genommen worden. Für Droschken ohne Fahrpreisanzeiger galt dieselbe örtliche Begrenzung des einfachen Tarifs bei Anrechnung doppelter Fahrzeit für Fahrten über diese Begrenzung hinaus.

1900 wurde der Berliner Droschken-Polizeibezirk erneut erweitert, und zwar im Süden, Osten und Westen (294).

1905 wurde die Taxe I wieder auf eine größere Anzahl von Vororten ausgedehnt; für das Gebiet gleichen Umfangs galt auch der einfache Tarif für Droschken ohne Fahrpreisanzeiger. 1910 schieden einige Orte aus dieser Regelung wieder aus, so daß am Ende unserer Beobachtungsperiode nur eine Anzahl Berliner Vororte (295) mit Berlin ein tarifeinheitliches Gebiet bildeten.

II. Torwagen

Der Vollständigkeit halber sei noch kurz auf ein öffentliches Nahverkehrsmittel in Groß-Berlin hingewiesen, den sogenannten Torwagen (296). Die Torwagen (benannt nach ihrem Standort an den Berliner Stadttoren), die mit das älteste öffentliche Verkehrsmittel von Berlin und Umgebung waren, stellten Verbindungen zwischen Berlin und seinen näheren und weiteren Vororten her. Mit dem Aufkommen des Pferdebusses, insbesondere aber der Pferdebahn, hatten sie aber bereits in den 70er Jahren ihre einstige Bedeutung besonders für Sonntagsfahrten nach Charlottenburg, Schöneberg, Tempelhof, Pankow und Gesundbrunnen stark eingebüßt und wurden überwiegend nur noch zu "Landparthien und Vergnügungsfahrten"(297) benutzt oder auch als zusätzliches Verkehrsmittel bei starkem Ausflugs- oder Veranstaltungsverkehr (Trabrennen bei Weißensee, Stralauer Fischzug, Treptower Gewerbeausstellung 1896) eingesetzt.

Ihr wesentlicher Unterschied zum Omnibus bestand darin, daß sie (zumindest im allgemeinen) nicht regelmäßig verkehrten und bis 1882 freie Hand in der Fahrpreisfestsetzung hatten. Erst ab 1.4.1882 traten für eine größere Anzahl von Verkehrsverbindungen Maximalfahrpreise in Kraft, die vom Berliner Polizeipräsidium festgesetzt worden waren (298). Auf allen nicht genannten Verkehrsverbindungen war weiterhin eine freie Preisvereinbarung gestattet.

C. Zahlenmäßiger Überblick über die Zunahme des Gesamtverkehrs auf den öffentlichen Nahverkehrsmitteln von Groß-Berlin

Als Maße für die Beurteilung der gesamten Nahverkehrsentwicklung sollen die Gesamtzahl der im Zeitraum eines Jahres auf den Nahverkehrsmitteln (ausgenommen Droschken) beförderten Personen sowie die Zahl der jährlichen Fahrten pro Kopf der Bevölkerung (299) benutzt werden. Der letztgenannte Maßstab ist nicht ganz unproblematisch. Es sei nur darauf hingewiesen, daß in der Zahl der beförderten Personen auch alle Fremden enthalten sind, die die Verkehrsmittel benutzten,

während die Nennergröße nur die Bevölkerung Groß-Berlins berücksichtigt. Schließlich wird in dem Ausdruck nicht die durchschnittliche Reiselänge berücksichtigt, also eine genauere Aussage über die Entwicklung der Verkehrsleistungen der Verkehrsmittel nicht gemacht; es besteht z.B. ein beachtlicher Unterschied in den Verkehrsleistungen, wenn 100 Mio. Personen im Jahr durchschnittlich 3 oder 6 km weit befördert werden.

Die Zahlen der folgenden Tabelle veranschaulichen die Entwicklung des Gesamtverkehrs:

Tabelle 4

Entwicklung des Gesamtverkehrs in Groß-Berlin

Jahr	Zahl der beförd.Pers. (in Mio.)	Bevölkerung (302) Groß-Berlins	Fahrten pro Kopf der Bevölk.
1866	13,463	680 132	19,7
1871	12,697	931 984	13,6
1875	32,467 (300)	1 131 760	28,7
1880	62,518 (300)	1 321 000	47,3
1885	123,566 (301)	1 565 698	79,6
1890	234,315	1 960 147	120,0
1895	340,299	2 269 960	149,9
1900	545,899	2 712 190	201,2
1905	799,295	3 226 049	247,7
1910	1 080,864	3 734 258	289,4
1913	1 235,050	3 972 000	310,9

Zahlen vgl. Anhang, Tabelle 1.

Bei Betrachtung der Tabelle ist zu beachten, daß ein einwandfreier Vergleich nur zwischen den Zahlen von 1871 und 1890 sowie den folgenden Jahren möglich ist.

Im Jahre 1866 betrug also die Gesamtzahl der beförderten Personen rund 13,463 Mio., die Fahrtenzahl pro Kopf der Bevölkerung 19,7. 1913 war die Zahl der beförderten Personen auf 1 235,050 Mio. angewachsen. Zeigen schon diese absoluten Zahlen die starke extensive Nahverkehrsentwicklung, so wird durch den Vergleich der jährlichen Fahrten pro Kopf der Bevölkerung auch die intensitätsmäßige Zunahme des Groß-Berliner Nahverkehrs sichtbar. Wurden 1871 durchschnittlich 13,6 Fahrten auf öffentlichen Verkehrsmitteln von einem Einwohner im Jahr durchgeführt, so waren es 1913 rund 311 Fahrten. Das bedeutete eine prozentuale Steigerung von über 2200%. Diese Zahl ist gleichsam ein Spiegelbild der Entwicklung Groß-Berlins zur Weltstadt.

ZWEITER TEIL

PROBLEME DER NAHVERKEHRS- UND TARIFENTWICKLUNG

A. Die Ursachen der Verkehrsentwicklung

I. Die quantitative Bevölkerungsentwicklung

Der wesentlichste Faktor für die absolute Nahverkehrsstärke in einem bestimmten Gebiet ist die Bevölkerungsgröße, also die Zahl der möglichen Konsumenten von Nahverkehrsleistungen. Was für den Zustand gilt, gilt auch für die Entwicklung. Nimmt die Bevölkerungszahl zu, so bedeutet das eine ständige Zunahme der Nachfrage nach Nahverkehrsleistungen.

Die Bevölkerung von Groß-Berlin stieg von rund 932 000 Personen im Jahre 1871 auf 3 972 000 im Jahre 1913 an. Das ist eine Zunahme um das 4,26fache. Diese Bevölkerungszunahme mußte eine expansive Wirkung auf die Nahverkehrsentwicklung haben, und zwar auch dann, wenn die Verkehrsintensität (303) gleich geblieben wäre. In der Zeit von 1871 - 1913 stieg aber die Zahl der beförderten Personen um mehr als das 90fache. Dies zeigt, daß außer der Bevölkerungsentwicklung andere Gründe für die außerordentlich starke Zunahme des öffentlichen Nahverkehrs wesentlich waren.

II. Die Verlängerung der Reisewege als Folge der Veränderung räumlicher Faktoren

1. Die räumliche Ausdehnung Berlins und Citybildung

Neben der steigenden Bevölkerungszahl kann als der wesentlichste Grund für die Aufwärtsentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs die Verlängerung der Reisewege angesehen werden. Diese ergab sich generell aus verschiedenen Tatsachen. Die wichtigste bestand aus zwei Komponenten:

a. der Ausdehnung des Gebietes von Berlin auf das eine wirtschaftliche und damit auch verkehrsmäßige Einheit bildende Gebiet von Groß-Berlin;

b. der mit dieser Entwicklung gleichlaufenden Tendenz zur Ausbildung einer City im Berliner Stadtzentrum (304), die wegen ihrer wirtschaftlichen Struktur den Hauptteil des Groß-Berliner Nahverkehrs anzog und somit den verkehrsintensivsten Raum des Nahverkehrsgebietes von Groß-Berlin darstellte.

Nicht die gesamte Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs war von dieser Tendenz der Citybildung (bei gleichzeitiger Ausdehnung des

Wirtschaftsgebietes) abhängig, denn nicht der gesamte Nahverkehr verlief radial, also in Richtung City - Außengebiete, jedoch war der Verkehr zum überwiegenden Teil strahlenförmig ausgerichtet. Das geht schon rein äußerlich aus der Anlage der Stadtbahn (305) und der Stammstrecke der U-Bahn in Ost-West-Richtung hervor. Es ist daher berechtigt, die Tendenz der Citybildung bei gleichzeitiger Ausdehnung des Verkehrsgebietes als wesentlichen Faktor der Verkehrsentwicklung herauszustellen.

Um 1865 konnte von einem Groß-Berlin noch nicht gesprochen werden. Damals deckten sich im wesentlichen die Berliner Gemeindegrenzen mit den Grenzen des Berliner Wirtschaftsgebietes. Der größte Ort in der nahen Umgebung war Charlottenburg, das 1867 eine Bevölkerung von 14 999 Personen hatte (306). Demgemäß wickelte sich noch der Hauptteil des vorhandenen öffentlichen Nahverkehrs von Berlin innerhalb der Grenzen des Berliner Stadtgebietes ab. Dieses umfaßte 1865 eine Fläche von 5 923 ha (307). Das wirtschaftliche Zentrum, die Gegend des Mühlendammes, war von den Stadtgrenzen her, vom äußersten Nordwesten abgesehen, zu Fuß in ca. 20 Minuten, oft in kürzerer Zeit zu erreichen, wenn angenommen wird, daß zu Fuß vier Kilometer je Stunde zurückgelegt werden. Entsprechend diesen kleinen Entfernungen war der öffentliche Nahverkehr noch nicht sehr umfangreich. Zum Teil ging er allerdings auch über die Berliner Stadtgrenzen hinaus. Die Torwagen fuhren insbesondere nach Charlottenburg und auch die 1865 eröffnete Pferdestraßenbahn verband Berlin mit seinem bedeutendsten Vorort. Wir sehen hier zum erstenmal die später oft bestätigte Tendenz, daß der öffentliche Berliner Nahverkehr in überwiegendem Maße seine Impulse von der Siedlungsentwicklung erhielt. Auch die Pferdebusse fuhren z. T. in nahe gelegene Nachbarorte Berlins. Im Winterfahrplan 1868/69 führten die sogenannten "Landlinien" der ABOAG nach Charlottenburg, Pankow, Rixdorf, Tempelhof, Schöneberg und Lichterfelde, wirtschaftlich gesehen damals - vielleicht außer Charlottenburg - noch unbedeutenden Orten. Nicht zu vergessen ist schließlich der auf den Eisenbahnen durchgeführte Nahverkehr. Im Jahre 1865 endeten in oder bei Berlin sechs Eisenbahnen (308). Mit ihrer Hilfe waren zu dieser Zeit z. B. Steglitz und Zehlendorf (Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn), Köpenick (Niederschlesisch-Märkische Bahn) und Spandau (Hamburger Bahn) zu erreichen. Seit 1868 war auch Lichterfelde erreichbar durch die dort am 20. 9. 1868 eröffnete Haltestelle der Anhalter Bahn. Zu erwähnen sind ferner die sogenannten "Vergnügungszüge", die seit der Mitte der 60er Jahre nach einem bestimmten Fahrplan zwischen Berlin und Erkner eingesetzt wurden (309).

Dieser um 1865 und später schon über Berlin hinausgehende öffentliche Nahverkehr dürfte zum überwiegenden Teil Besuchs- und Ausflugsverkehr gewesen sein. Hierauf weist z. B. die Tatsache hin, daß manche, in die Nachbarorte führende Pferdebuslinien während der Wintermonate nicht betrieben wurden (310). Insbesondere dürfte ein nennenswerter Berufsverkehr noch nicht vorhanden gewesen sein; das läßt sich z. B. aus der Bemerkung von Bruch schließen, daß die größte Anzahl der Arbeiter einer Fabrik sich in deren Nähe ansiedeln werde (311).

Ein Aufschwung der Berliner Nahverkehrsentwicklung war bis zum Beginn der 70er Jahre nicht zu verzeichnen (312). Das Groß-Berliner Wirtschafts- und Nahverkehrsgebiet war immer noch zu klein, als daß sich ein zusätzlicher Verkehr hätte entwickeln können. Die größten unmittelbaren Nachbarorte Charlottenburg, Rixdorf und Schöneberg hatten 1871 erst 19 525, 8 137 und 4 555 Einwohner (313).

Auch in dem folgenden Jahrzehnt hielt sich die Aufwärtsentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs von Groß-Berlin in Grenzen. Noch bewältigten der Pferdeomnibus und die seit 1873 ihr Liniennetz immer weiter ausbauende Pferdebahn den Großteil des öffentlichen Nahverkehrs. Erst nach Eröffnung der Berliner Stadtbahn, etwa seit Mitte der 80er Jahre ist deutlich ein stärkerer Aufschwung feststellbar.

Eine wirklich starke Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs setzte jedoch erst Mitte der 90er Jahre, ungefähr seit dem Beginn der allgemeinen Einführung des elektrischen Betriebs auf den Straßenbahnen, ein. Erst jetzt begann die Tendenz der Bildung des Wirtschaftsraumes Groß-Berlin, das heißt die wirtschaftliche Vereinigung Berlins mit seinen Vororten bei gleichzeitiger Citybildung sich voll durchzusetzen. 1896 verwischten sich erst die Bebauungsgrenzen Berlins mit denen Charlottenburgs und Schönebergs. Alle anderen Orte des Gebietes von Groß-Berlin waren siedlungsmäßig gar nicht oder nur durch ein schmales Band bebauten Geländes mit Berlin verbunden. Immerhin hatte 1896 das zusammenhängend bebaute Gebiet von Berlin und Umgebung in Ost-West-Richtung eine Ausdehnung von etwa 10 km, in Nord-Süd-Richtung von etwa 8 km erreicht (314). Die Bebauungsgrenzen schoben sich mit dem raschen Heranwachsen der Berliner Vororte schnell hinaus und die Berlin unmittelbar umgebenden Orte wie etwa - neben Charlottenburg und Schöneberg - Wilmersdorf, Neukölln, Lichtenberg, Weißensee, Pankow, Reinickendorf wurden mehr und mehr zu Stadtteilen. Kennzeichnend für die schnelle Entwicklung der Vororte ist die Bevölkerungszunahme in diesem Gebiet. Die Zahlen der folgenden Tabelle geben hierüber Auskunft:

Tabelle 5

Bevölkerungsentwicklung in Berlin und den anderen Orten von Groß-Berlin

Volkszählungsperiode	Bevölkerungszunahme im Jahresdurchschnitt in v. H. des Bevölkerungsstandes am Beginn der Volkszählungsperiode	
	Berlin	Außenbezirke
1871 - 1885	4,2	9,8
1885 - 1890	4,0	10,3
1890 - 1895	1,2	11,2
1895 - 1900	2,5	7,8
1900 - 1905	1,6	8,8
1905 - 1910	0,3	8,0

Zahlen entnommen aus: Berlins wirtschaftliche Verflechtung. A.a.O., S. 7.

Die Bevölkerungsentwicklung in den Vororten war also bereits in der Periode 1871 - 1885 stärker als in Berlin, seit der Volkszählungsperiode 1890 - 1895 auch in absoluten Zahlen.

Zeigt sich in diesen Zahlen die starke Bevölkerungsvermehrung in den Vororten und damit deren siedlungsmäßiges Wachstum, so war auf der anderen Seite die zunehmende Citybildung im Stadtzentrum durch die Abnahme der Wohnbevölkerung in diesem Gebiet erkennbar. Diese Entwicklungsrichtung geht aus folgenden Zahlen hervor:

Tabelle 6

Bevölkerungsentwicklung in Groß-Berlin und in der City

Jahr	Bevölkerung	
	in Groß-Berlin	im Citygebiet (315)
1885	1 565 698	763 763
1890	1 960 147	801 182
1895	2 269 960	759 394
1900	2 712 190	761 620
1905	3 226 049	719 624
1910	3 734 258	629 623

Zahlen entnommen aus: Die Citybildung in Berlin. In: Berliner Wirtschaftsberichte. A.a.O., 9.Jahrgang 1932, Nr.17, 1. Septemberheft, S.151.

Die Zahlen zeigen die insbesondere seit der Jahrhundertwende stark abnehmende Bevölkerungszahl im Stadtinnern Berlins, hervorgerufen durch "Anhäufung geschäftlicher Niederlassungen" (316).

Aus dieser sich herausbildenden Trennung eines mit vorwiegend wirtschaftlichen Funktionen ausgestatteten Stadtteils (317) von den übrigen, vorwiegend Wohnzwecken dienenden Stadtgebieten um diesen Stadtkern herum mit weiten Ausstrahlungen in die Vororte mußte sich wegen der ausgeprägten Wechselbeziehungen zwischen beiden Gebieten eine steile Aufwärtsentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs ergeben.

Das Berliner Stadtinnere zog nicht nur als Stätte der großen Warenhäuser - deren Blütezeit Mitte der 90er Jahre begann (318) - und der sonstigen Geschäftshäuser einen umfangreichen Einkaufsverkehr zu sich heran, sondern als Sitz weiterer Wirtschaftszweige (vor allem Banken, Versicherungen, Verlage, Hotels, Bekleidungsgewerbe usw.) sowie der Wirtschafts-, Staats- und Kommunalverwaltung auch einen starken Berufs- und Geschäftsverkehr. Dazu kam der sich dauernd steigernde Fremdenverkehr, der sich ebenfalls auf das Stadtzentrum als Mittelpunkt der Sehenswürdigkeiten und des kulturellen Berlins konzentriert haben dürfte. Im Jahre 1895 umfaßte der Berliner Fremdenverkehr rund 578 600 Personen, 1903 888 200 und 1913 1 430 100 Besucher (319).

2. Randverlagerung der Berliner Industrie

Neben der Tendenz der Citybildung war eine weitere Tatsache im Rahmen der Bildung des Wirtschafts- und Nahverkehrsraumes Groß-Berlin für die Verlängerung der Reisewege bedeutsam, und zwar die nach und nach erfolgende Abwanderung der Berliner Großindustrie in die äußeren Stadtteile oder Vororte bzw. die industrielle Neuansiedlung in diesen Gebieten (320). Diese Erscheinung betraf zwar vorwiegend den Berufsverkehr, war aber wegen des erheblichen Anteils des Berufsverkehrs am gesamten öffentlichen Nahverkehr Groß-Berlins gleichwohl für die gesamte Nahverkehrsentwicklung bedeutsam.

Nach der Eröffnung der Berliner Stadtbahn im Jahre 1882 breitete sich z.B. die Maschinenindustrie von ihren bisherigen Schwerpunkten Oranienburger Tor und Moabit nach Charlottenburg, Lichtenberg, Treptow und Weißensee aus (321). Nach 1890 fanden alle Neugründungen der Maschinenindustrie außerhalb der Ringbahn ihren Standort. Die Firma Borsig ging 1898 nach Tegel, 1902 nach Borsigwalde; 1900 verlegte Schwartzkopff den Bau von Lokomotiven nach Wildau (bei Königswusterhausen), 1892 - 1894 wurden von Orenstein u. Koppel neue Fabriken in Schlachtensee und Tempelhof erbaut. Auch der neben der Maschinenindustrie wichtigste Berliner Industriezweig, die Elektroindustrie, siedelte sich immer stärker in den Berliner Außenbezirken an. Z.B. errichtete die AEG Ende der 70er Jahre ein großes Kabelwerk an der Oberspree, um 1900 ließ sich auch Siemens an der Spreemündung nieder. Die Akkumulatoren AG ging nach Oberschöneweide. 1896 gründete die AEG eine Fabrik in der Brunnenstr. (am Humboldthain), 1898 in Oberschöneweide das Kabelwerk. Siemens errichtete 1903 das Kabelwerk am Nonnendamm.

Die hier aufgezählten Fälle sind einige Beispiele für die Wanderung der Berliner Großindustrie in die äußeren Gebiete Groß-Berlins. Charakteristisch für diese Randwanderung der Industrie sind auch die folgenden Zahlen: Es betrug die Zahl der Berufszugehörigen (322) im Bereich der Industrie einschließlich Bergbau und Baugewerbe in Berlin auf 1000 Einwohner (323):

1882 = 542,9,
1895 = 535,5,
1907 = 529,7.

Der Anteil der Berufszugehörigen des Wirtschaftsbereiches Industrie nahm also im alten Stadtbereich in dem Zeitraum von 1882 - 1907 ab.

Diesen Standortverlagerungen mußte der Berufsverkehr folgen und damit zwangsläufig anwachsen. Um 1868 befanden sich die "Mittelpunkte der Arbeit"(324), also die Industriezentren, im Spandauer Viertel (die Gegend des Oranienburger Tors, der Rosenthaler Str.), zu beiden Seiten der Chausseestr. sowie in bestimmten Gegenden der Luisenstadt (südlich des Alexanderplatzes). In diesen Gebieten, die, von der späteren Ringbahn aus gerechnet, z.T. 3-4 km innerhalb des Ringbahnkreises lagen (325), hatte sich eine umfangreiche Arbeiterbevölkerung angesiedelt. Diese war nun mehr und mehr auf die Verkehrsmittel angewiesen, um die Arbeitsstätten zu erreichen. Bereits die ersten beiden

Linien der Großen Berliner Pferdeeisenbahn AG können als auf Berufsverkehr abgestellt angesehen werden. Die erste, am 8.7.1873 eröffnete Linie verband das Rosenthaler Tor mit der Badstr., die zweite im September 1873 eröffnete Linie das Rosenthaler Tor mit dem Oranienburger Tor (durch die Elsässerstr.)(326). Beide Linien führten also durch das nördliche bzw. zum nördlichen Berliner Industriezentrum.

Es waren also zwei Haupttendenzen der Entwicklung des Verufsverkehrs zu beobachten: 1. Der Berufsverkehr als Folge der Citybildung, d.h. die Pendelwanderung der im Stadtzentrum Beschäftigten von ihrem außerhalb liegenden Wohnort zur Arbeitsstätte und zurück; 2. der Berufsverkehr als Folge von Standortsverlagerungen der Großindustrie in die Außenbezirke, d.h. die Pendelwanderung vom Wohnort zum Arbeitsort von innen nach außen und umgekehrt. Dabei dürften jedoch insgesamt gesehen die Pendelwanderungen vom Wohnort zum Arbeitsort von außen nach innen während unserer Betrachtungsperiode bei weitem überwogen haben. Zahlen, die hierüber Auskunft geben, liegen für den 1.12.1900 vor. Damals übten 84 792 außerhalb Berlins wohnende Personen (= 4,49%, bezogen auf die Berliner Bevölkerung) ihren Beruf in Berlin aus oder hatten ihn zuletzt dort ausgeübt. Dagegen betrug die entsprechende Zahl der in Berlin Wohnenden und außerhalb Erwerbstätigen 14 878 (= 0,79%)(327).

Es muß betont werden, daß die aufgezeigten Entwicklungstendenzen des Berufsverkehrs längst nicht alle sich entwickelnden Verkehrsbeziehungen dieser Verkehrsart berücksichtigen; hier sollten nur besonders wichtige Entwicklungsrichtungen im Gesamtbild des vielschichtigen Berufsverkehrs hervorgehoben werden.

Den gemeinsamen Grundzug der Entwicklung des gesamten Berufsverkehrs bildete jedoch nur eine einzige Tatsache: die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte, die mit der räumlichen Erschließung und wirtschaftlichen Verflechtung des Gebietes von Groß-Berlin Hand in Hand ging.

III. Die Entwicklung Groß-Berlins zur überwiegenden Wirtschaftsstadt und die qualitative Bevölkerungsentwicklung

Die Entwicklung Berlins und Umgebung zur überwiegenden Wirtschaftsstadt war die wichtigste Ursache für die Entstehung des Gebietes von Groß-Berlin und damit auch der wesentlichste Grund für die Verlängerung der Reisewege. Wird die zunehmende Länge der Reisewege als unmittelbare Ursache der aufwärts gerichteten Nahverkehrsentwicklung anerkannt, so kann der Entwicklung zur Wirtschaftsstadt insoweit für die Nahverkehrsentwicklung nur eine mittelbare Bedeutung zugesprochen werden. Die Richtigkeit dieses Gedankenganges wird gestützt durch die Überlegung, daß eine unter dem Gesichtspunkt der Raumordnung ideale Wirtschaftsstadt mit minimalem öffentlichen Nahverkehr denkbar ist. Die Entwicklung einer Stadt zur überwiegenden Wirtschaftsstadt muß somit nicht gleichbedeutend mit starker Nahverkehrsentwicklung sein.

Führt die genannte Umbildung einer Stadt jedoch zur Verlängerung der Reisewege, so bekommt auch die Umbildung selbst eine primäre Bedeutung für die Nahverkehrsentwicklung. Hierbei wird zunächst einmal an die sich ändernde Zusammensetzung der Bevölkerung aus Erwerbs- und Nicht-Erwerbstätigen und den Einfluß dieser Änderung auf die Entwicklung des Verkehrsbedürfnisses gedacht. Eine überwiegend erwerbstätige Bevölkerung hat z.B. allein aus der Notwendigkeit des Berufsverkehrs heraus ein relativ größeres Verkehrsbedürfnis (bei gegebenen Reisewegen, die eine Benutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel nötig machen), als z.B. die Bevölkerung einer Stadt mit nicht überwiegend wirtschaftlicher Struktur.

Aber auch die sonstige Vielschichtigkeit der Bevölkerung einer Großstadt mit ausgeprägter Wirtschaftstätigkeit ist Ursache einer Vielzahl von Nahverkehrsbedürfnissen. Diese entspringen einer großem Anzahl von Motiven, und zwar auch Motiven, die in wirtschaftlich weniger entwickelten Städten nicht sehr ausgeprägt oder gar nicht vorhanden sind. Es kann z.B. auf das Motiv der Zeitersparnis hingewiesen werden, da der Faktor Schnelligkeit im Leben der Großstadtbevölkerung eine große Rolle spielt. Dieses Motiv wird z.B. zur Folge haben, daß auch bei kleinen Reisewegen ein starkes Nahverkehrsbedürfnis vorhanden ist, um möglichst schnell an das gewünschte Reiseziel zu gelangen (328).

Groß-Berlin machte in unserer Beobachtungsperiode die Entwicklung von einem durch die Residenz-, Beamten- und Militärstadt Berlin bestimmten Gebiet zu einer "Wirtschaftstadt des bürgerlichen Unternehmers und des Arbeiters"(329) durch. Die uns in diesem Zusammenhang mit am meisten interessierende Tatsache,die geänderte Bevölkerungszusammensetzung in Richtung einer besonders im Bereich der Wirtschaft tätigen Bevölkerung, kommt im steigenden Anteil der erwerbstätigen Personen an der Gesamtbevölkerung zum Ausdruck. Während der Anteil der Erwerbstätigen an der Berliner Bevölkerung im Jahre 1882 29,9% (absolut 358 684) betrug, war er 1895 auf 32,5% (absolut 546 117) angewachsen und betrug schließlich 1907 40,6% (absolut 844 847)(330). Die allein mit dieser veränderten Bevölkerungszusammensetzung verbundene Zunahme des Berufsverkehrs trug mit zur Schaffung von Nahverkehrskapazitäten bei, die in kürzester Zeit im Verlauf eines Tages außerordentliche Verkehrsleistungen zur Bewältigung dieser "Verkehrsfluten"(331) zu erbringen hatten. Die Verkehrskapazitäten mußten demgemäß größer sein, als es bei einer gleichmäßigen Verteilung des Verkehrs im Laufe eines Tages nötig gewesen wäre. Diese zusätzlichen Kapazitäten führten aber durch das Bestreben der Unternehmungen ihrer optimalen Ausnutzung tendenziell zur Weckung zusätzlicher Nahverkehrsbedürfnisse.

Auf die verkehrsfördernde Kraft neuer Verkehrsbedürfnisse wurde bereits generell hingewiesen. In spezieller Betrachtung braucht z.B. nur an die Verfeinerung in den Ansprüchen an die Bekleidung und die Ernährung gedacht zu werden. Es wurde mehr und mehr nicht gleichgültig, wo man kaufte, sondern es wurden bestimmte Geschäftsgegenden oder bestimmte Geschäfte aufgesucht, die meistens in der City (332) lagen und daher in der überwiegenden Zahl der Fälle nur mit Hilfe öffentlicher Nahverkehrsmittel zu erreichen waren. Ein typisches Bei-

spiel für die Entstehung neuer Verkehrsbedürfnisse war der früher unbekannte "Schaufenster- oder Einkaufsbummel" in den Geschäftsstraßen. Ein zumindest hinsichtlich seines Umfangs neuartiger Verkehr war auch der seit den 90er Jahren immer mehr zunehmende Nachtverkehr. Er entsprang hauptsächlich den steigenden kulturellen Ansprüchen sowie dem zunehmenden "Vergnügungsleben" der werdenden Weltstadt Groß-Berlin. Dieses steigende Bedürfnis nach öffentlichen Verkehrsmitteln, die auch nachts verkehrten, bewirkte seit 1895 die Errichtung von Nachtomnibusunternehmungen und führte später auch dazu, daß die GBS auf einigen wichtigen Linien in den Nächten zum Sonntag und Montag durchgehenden Nachtverkehr einrichtete (333). Die zunehmende Bedeutung dieses Nachtverkehrs (insbesondere in der Nacht vom Sonnabend zum Sonntag) geht z.B. daraus hervor, daß seit 1900 bei der GBS der Sonnabendverkehr gegenüber dem bisher an der Spitze liegenden Sonntagsverkehr mehr und mehr an Boden gewann und ihn 1910 überflügelt hatte. Diese Entwicklung wird durch folgende Zahlen verdeutlicht:

Tabelle 7

Entwicklung der wöchentlichen Einnahmeanteile des Sonnabends und Sonntags

	Einnahmen in v. H. der Wocheneinnahmen am	
Jahr	Sonnabend	Sonntag
1900	14,6	17,2
1905	15,1	16,1
1910	15,3	14,9

Zahlen entnommen aus: Die Grosse Berliner Straßenbahn und ihre Nebenbahnen ..., a.a.O., S.79.

Die zunehmende Vielschichtigkeit des Lebens mit den differenziertesten Bedürfnissen in dem sich zur Weltstadt entwickelnden Groß-Berlin schlug sich im Nahverkehrswesen nieder, das das Spiegelbild einer Vielzahl von Lebensäußerungen seiner Bewohner war.

B. Das Verhältnis der Verkehrsmittel zueinander in tariflicher und verkehrsmäßiger Hinsicht

I. Die zahlenmäßige Entwicklung des Anteils der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr

Über den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an der Gesamtzahl der pro Jahr beförderten Personen gibt die auf S.71 folgende Tabelle Auskunft.

Bei Betrachtung der Zahlen ist zu beachten, daß sie kein genaues Bild der von den einzelnen Verkehrsmitteln erbrachten Verkehrsleistungen

geben, da die durchschnittliche Reiselänge unberücksichtigt blieb (334). Der in Personenkm ausgedrückte Verkehrsanteil der S-Bahn wäre z.B. höher als in den hier vorgelegten Zahlen, da die durchschnittliche Reiselänge auf der S-Bahn größer war als etwa auf der Straßenbahn.

Tabelle 8

Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an der Gesamtzahl der pro Jahr beförderten Personen

Jahr	Beförderte Personen in Mio.								
	Omnibus		Straßenbahn		Stadt-, Ring- u. Vorortbahn		U-Bahn		insgesamt
	absol.	v.H. Sp10	absol.	v.H. Sp10	absol.	v.H. Sp10	absol.	v.H. Sp10	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
1866	12,502	92,8	0,961	7,2	-	-	-	-	13,463
1870	10,229	87,7	1,400	12,3	-	-	-	-	11,629
1875	14,130	.	18,337	.	.	.	-	-	.
1880	10,781	.	51,737	.	.	.	-	-	.
1885	16,172	.	87,294	.	.	.	-	-	.
1890	27,804	11,8	143,011	61,0	63,500	27,2	-	-	234,315
1895	37,415	10,9	167,284	49,1	135,600	40,0	-	-	340,299
1900	80,569	14,7	280,630	51,4	184,700	33,9	-	-	545,899
1905	111,457	13,9	428,159	53,5	225,150	28,1	34,529	4,5	799,295
1910	145,994	13,5	568,900	52,6	309,083	28,6	56,887	5,3	1080,864
1913	169,655	13,7	651,628	52,7	340,668	27,5	73,099	6,1	1235,050

Die absoluten Zahlen sind dem Anhang, Tabelle 1 entnommen.

Im Jahre 1866 fuhren 92,8% der im öffentlichen Nahverkehr (335) beförderten Personen mit dem Pferdeomnibus, der Rest von 7,2% mit der Pferdebahn. Bis zum Jahre 1870 hatte sich der Verkehrsanteil der Pferdebahn zwar erhöht, der Pferdeomnibus beförderte aber immer noch 87,7% aller Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr. Diese Verteilung des Gesamtverkehrs auf Pferdeomnibus und Pferdebahn änderte sich jedoch rasch mit dem Einsetzen der eigentlichen Entwicklung der Pferdebahn seit 1873. Bereits 1875 beförderte die Pferdebahn über 4 Mio. mehr Personen als der Pferdebus.

1890 war der Anteil des Pferdebusses an der Gesamtzahl der beförderten Personen auf 11,8% gesunken, der der Pferdebahn auf 61,0% gestiegen. Die S-Bahn hatte einen Anteil von 27,2% erreicht. Den hohen Verkehrsanteil von über 60% aller beförderten Personen konnte die Pferdebahn (bzw. seit Ende der 90er Jahre die elektrische Straßenbahn) in der Folgezeit nicht halten. Sowohl der Omnibus als insbesondere auch die S-Bahn konnten einen anteilsmäßigen Zuwachs der Personenbeförderung verzeichnen. Die S-Bahn beförderte 1895 nicht weniger als 40% aller Fahrgäste im Groß-Berliner öffentlichen Nahverkehr.

Im Jahre ihrer Betriebseröffnung (1902) konnte die U-Bahn einen Anteil von 4,5% der insgesamt beförderten Personen erreichen. Während

sie in der Folgezeit ihren Verkehrsanteil leicht erhöhte - sie beförderte 1913 6,1% aller Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel - war die Verteilung des Gesamtverkehrs auf Straßenbahn, Omnibus und S-Bahn nach der Jahrhundertwende weitgehend konstant. Der Anteil des Omnibusses betrug knapp 14%, derjenige der Straßenbahn etwa 53% und der S-Bahnanteil ca. 28%.

Im folgenden ist auf die der Verteilung des Gesamtverkehrs auf die einzelnen Verkehrsmittel zugrundeliegenden Wachselbeziehungen zwischen den öffentlichen Nahverkehrsmitteln einzugehen.

II. Die Höhe der Fahrpreise der Nahverkehrsmittel

Die Untersuchung der Höhe der Fahrpreise der einzelnen Nahverkehrsmittel soll einmal Antwort auf die generelle Frage geben, welches Verkehrsmittel zu den verschiedenen Zeitpunkten das billigste, welches das teuerste war.

Zum anderen gibt der Fahrpreisvergleich Aufschluß über eine Ursache für den wechselnden Anteil der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr, denn die Höhe der Fahrpreise hat stets Einfluß auf die Verteilung des Verkehrs gehabt.

Ein Vergleich der Höhe der Fahrpreise verschiedener Verkehrsmittel bei unterschiedlichen Tarifformen ist schwierig, da einheitliche Vergleichsgrundlagen nicht vorhanden sind. Diese müssen vielmehr erst durch Umrechnungen geschaffen werden.

Wegen der Unterschiedlichkeit des statistischen Materials für die einzelnen Verkehrsmittel können sich aber nur annähernd richtige Vergleichsergebnisse ergeben. Diese Tatsache ist bei den im folgenden mitgeteilten Ergebnissen stets zu berücksichtigen.

Es wird zunächst ein Vergleich der Preise der Einzelkarten vorgenommen (336).

Es können unterschieden werden: die Preise der maximal möglichen Reiselängen (337) von den sich aus der durchschnittlichen Reiselänge ergebenden tatsächlichen Preisen (338). Da das verfügbare Material sich zum größten Teil auf die erstgenannten Preise bezieht, wird diesen die überwiegende Aufmerksamkeit zugewendet.

Als Grundlage der Vergleiche dient die auf Seite 73 folgende Tabelle.

Als repräsentativ für die Omnibus- und Straßenbahnfahrpreise wurden diejenigen der ABOAG und der GBS herangezogen. Der Hauptwert wird auf den Vergleich der Fahrpreise der 10-Pf-Strecken gelegt, da der 10-Pf-Fahrpreis während des größten Teils der Periode von 1865-1914 der überwiegend gezahlte Fahrpreis war. 1882 z.B. wurden von der GBS trotz starker Tarifstaffelung 70,25% der auf Einzelfahrscheinen beförderten Personen zum Fahrpreis von 10 Pf befördert (342), 1898 85,97 % (343); auf der U-Bahn fuhren 1913 54,8% aller beförderten Personen zu 10 Pf, auf den Autobussen der ABOAG 1913 80,7% (344).

Tabelle 9

Vergleichende Übersicht über die Fahrpreise der einzelnen Verkehrsmittel je km Wegstrecke unter Zugrundelegung der maximal möglichen Reiselänge der verschiedenen Preisstufen

Jahr	Pf-Strecke	Pf/km der 10-, 15- und 20-Pf-Strecken						
		ABOAG	GBS	Stadtb. III. Kl.	Ringb. III. Kl.	St.u.Rb. III. Kl.	Vorortb. III. Kl.	U-Bahn III. Kl.
1873	10	-	4	-)		-		-
	15	-	.	-)	0,6	-		-
	20	1,96	.	-)		-	Fern-	-
1883	10	4,1	5	3,2)		-	bahn-	-
	15	-	.	-)	1,2	-	tarif	-
	20	4,1	.	3,2)		-		-
1903	10	1,82	0,92	1,77		1,14	1,33	2,9
	15	-	-	-	siehe	-	-	2,48
	20	-	-	1,77	St. und	0,32	1,33	2,32
		(340)	(341)	(339)				
1913	10	2	2,5-3,3	0,83	1,77	Ringb.	1,21	1,33	2,39
	15	-	2,1	0,94	-		-	-	2,24
	20	-	-	0,92	1,77		0,32	1,33	1,99

Die Zahlen der Tabelle wurden berechnet auf Grund der Tarifangaben im ersten Teil dieser Arbeit und unter Benutzung folgender Unterlagen:

ABOAG 1873: Wittig, P.: Das Verkehrswesen der Stadt Berlin und seine Vorgeschichte. Der öffentliche Nahverkehr von 1870 bis zur Gegenwart. Als Manuskript gedruckt. O.J., S.42.

1883: Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 11. Jahrgang, Berlin 1885, S.189; Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

1913: Berliner Verkehrs-Lexicon. Winter 1903/04. A.a.O., III. Teil, S.28 ff.;
Wittig, P.: Das Verkehrswesen..., a.a.O., S.43;
Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse..., a.a.O., Tafel 2, 1. Teil.

GBS 1883: Berlin, Potsdam und Umgebungen. A.a.O., S.20 ff.

1903: Dietrich, M.: Die Verkehrsentwicklung der Straßenbahnen unter der Einwirkung des elektrischen Betriebes. In: Eisenbahntechnische Zeitschrift..., a.a.O., XI. Jahrgang 1905, Nr.9, 3.5.1905, S.259.

1913: Die Grosse Berliner Straßenbahn und ihre Nebenbahnen..., a.a.O., S.88-109.

Stadtbahn: Housselle: Die Stadtbahn. In: Berlin und seine Bauten. A.a.O., S.225/26.

Stadt- und Ringbahn:

1903: Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbah-

nen im Rechnungsjahre 1902. In: Sammlung der Drucksachen des Preußischen Hauses der Abgeordneten (Anlagen zu den Stenographischen Berichten). 20. Legislaturperiode, I. Session 1904/05. Erster Band. Berlin 1904, Drucksache Nr. 8, S. 482.

1913: Bericht über die Ergebnisse des Betriebes ..., a.a.O., Rechnungsjahr 1907. In: Sammlung der Drucksachen..., a.a.O., 21. Legislaturperiode, II. Session 1908/09. 2. Band. Berlin 1909, Drucksache Nr. 42, S. 858/59.

U-Bahn : Giese, Erich : Die Tarifverhältnisse ..., a.a.O., Tafel 11.

Im Jahre 1873 besaß die staatliche Ringbahn die weitaus niedrigsten Einzelfahrpreise. Während die ABOAG einen 10-Pf-Fahrpreis noch gar nicht eingeführt hatte, betrug der Kilometerpreis der 10-Pf-Strecke bei der GBS 4 Pf, bei der Ringbahn dagegen 0,6 Pf.

1883 betrug der Kilometerpreis der 10-Pf-Strecke bei der Ringbahn (345) 1,2 Pf, bei der Stadtbahn 3,2, der ABOAG 4,1 und der GBS etwa 5 Pf. Die Erhöhung bei der GBS gegenüber 1873 kann möglicherweise auf die Verschiedenheit des benutzten Materials zurückgeführt werden. Auf jeden Fall aber lag der Kilometerpreis zwischen 4 und 5 Pf, war also höher als derjenige der Stadt- und Ringbahn. Auch der Kilometerpreis der 20-Pf-Strecke war bei der Ringbahn am niedrigsten und bei der Stadtbahn immer noch niedriger als bei der GBS.

Im Jahre 1903 wies die GBS, abgesehen von dem 5-Pf-Teilstreckentarif der Omnibusse, den niedrigsten Einzelfahrpreis auf. Bei einer durchschnittlichen Linienlänge von 10,8 km betrug der Kilometerpreis des 10-Pf-Einheitstarifs 0,92 Pf. Die nächst niedrigen Fahrpreise besaßen die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen; auf der Stadtbahn ergaben sich für die 10-Pf-Strecke 1,77 Pf je km, auf der gesamten Stadt- und Ringbahn 1,14 Pf, auf den Vorortbahnen 1,33 Pf. Bei den Omnibussen der ABOAG betrug der entsprechende Preis 1,82 Pf. Die U-Bahnfahrpreise waren am höchsten; der Kilometerpreis der 10-Pf-Strecke betrug 2,9 Pf. Da GBS und ABOAG 1903 einen 20-Pf-Fahrpreis nicht mehr besaßen (346), fallen sie bei dem Vergleich des Kilometerpreises der 20-Pf-Strecken aus. Dieser betrug bei der Stadt- und Ringbahn 0,32 Pf, bei den Vorortbahnen 1,33 Pf, dagegen bei der U-Bahn 2,32 Pf, die somit die weitaus höchsten Einzelfahrpreise berechnete.

Gegen Ende unserer Beobachtungsperiode war die Skala der nach der Fahrpreishöhe eingestuften Verkehrsmittel unverändert. An erster Stelle stand weiterhin mit dem niedrigsten Kilometerpreis für die 10-Pf-Strecke die GBS mit 0,83 Pf; diese Angabe bezieht sich allerdings nur auf die Linien mit 10-Pf-Einheitstarif, die zu dem hier gemeinten Zeitpunkt 70,5% aller Linien der GBS ausmachten (347). Es folgten die Stadt- und Ringbahn mit 1,21 Pf, die Vorortbahnen mit 1,33 Pf, der Pferdebus mit 2 Pf, die U-Bahn mit 2,39 Pf und der Autobus mit 2,5 bis 3,3 Pf. Die 15-Pf-Strecke war bei der GBS mit 0,94 Pf/km am billigsten, es folgten die Autobusse der ABOAG mit etwa 2,1 Pf/km und an letzter Stelle stand wieder die U-Bahn mit 2,24 Pf/km. Die S-Bahn

sowie die Pferdebusse besaßen einen 15-Pf-Fahrpreis nicht. Auf der 20-Pf-Strecke war der Kilometerpreis der Stadt- und Ringbahn mit 0,32 Pf weitaus am niedrigsten; es schlossen sich an: die GBS mit 0,92 Pf, die Vorortbahnen mit 1,33 und die U-Bahn mit 1,99 Pf.

Die bisher betrachteten Preise geben zwar Auskunft über die Tarifpolitik der einzelnen Verkehrsunternehmungen, stimmen jedoch nicht genau mit den im Durchschnitt realisierten Fahrpreisen überein. Letztere hängen von der durchschnittlichen Ausnutzung der maximal möglichen Reiselänge ab. Die durchschnittliche Reiselänge betrug z.B.:

Tabelle 10

Durchschnittliche Reiselänge auf den einzelnen Verkehrsmitteln

	Durchschnittliche Reiselänge (in km) bei			
Jahr	Straßenb.	Autobus	U-Bahn	S-Bahn
1906	3,35	2,7	3,77	.
1910	3,5	3,3	4,02	.
1911	.	.	.	9,88
1912	.	.	.	9,71
1913	3,81	3,6	4,34	.
1914	3,83	3,7	4,48	.

Zahlen entnommen aus: Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse ..., a.a.O., S.108 (Straßenbahn, Autobus, U-Bahn); Bericht über die Ergebnisse des Betriebes ..., a.a.O., Rechnungsjahr 1912. Sammlung der Drucksachen ..., a.a.O., 22. Legislaturperiode. II. Session 1914/15. 2. Band. Berlin 1914, Drucksache Nr. 85, S. 928 (S-Bahn). Die S-Bahnzahlen beziehen sich nur auf den Verkehr der Einzelkarten.

Wenn also im Jahre 1903 auf der GBS für 10 Pf im Durchschnitt maximal 10,8 km zurückgelegt werden konnten, so zeigt die Erfahrung, daß diese maximal mögliche Reiselänge in der Mehrzahl der Fälle nicht ausgenutzt wurde. Die sich hieraus ergebenden Abweichungen der realisierten Preise im Vergleich zu den Angebotspreisen, bezogen auf 1 km Wegstrecke, verschoben das Verhältnis der Fahrpreise der GBS einerseits, der S-Bahn andererseits, bestätigten aber im übrigen die unterschiedliche Höhe der Fahrpreise bei den sonstigen Verkehrsmitteln. Annähernd einwandfreie Zahlen konnten nur für 1913 beschafft werden; es ist aber nicht anzunehmen, daß in früherer Zeit wesentlich andere Ergebnisse vorlagen (348). Es betrugen bei der S-Bahn im Geschäftsjahr 1912/13 (1.4.-31.3.) die Einnahmen (aus Einzelfahrscheinen) je beförderte Person und km (Pkm) 1,9 Pf (349). Bei der GBS einschließlich der vier Tochtergesellschaften betrug die entsprechende Zahl (Kalenderjahr 1913) 2,54 Pf, wobei in den Betriebseinnahmen auch die Einnahmen aus Zeitkartenverkäufen enthalten sind (350). Obwohl also in der Zahl für die Gesamtunternehmung der GBS die gegenüber den Einzelfahrpreisen niedrigeren Zeitkartenpreise berücksichtigt sind, lag der nur die Einzelfahrpreise berücksichtigende Wert bei der S-Bahn tiefer. Die realisierten Fahrpreise der S-Bahn waren daher tie-

fer als diejenigen der GBS. Den nächst höheren Fahrpreis wies die ABOAG mit 2,95 Pf/Pkm (Pferdebus) bzw. 3,22 Pf/Pkm (Autobus) auf, gefolgt von der U-Bahn mit 3,15 Pf/Pkm (351). Letztere hatte somit gegenüber der S-Bahn einen im Durchschnitt um 1,25 Pf/Pkm höheren Einzelfahrpreis.

Ein Tarifvergleich ist unvollständig, wenn nicht auch die ermäßigten Fahrpreise (Zeitkartenpreise) der verschiedenen Verkehrsmittel verglichen werden. Dieser Vergleich der Vergünstigungstarife ist umso wichtiger, je stärker Zeitkarten vom Publikum in Anspruch genommen werden. Diese Inanspruchnahme war vor allem bei der S-Bahn sehr beachtlich. Im Jahre 1909 z.B. betrug der Anteil der Zeitkartenfahrten (ausschließlich Arbeiterwochenkarten) auf Stadt- und Ringbahn 34,5%, auf den Vorortbahnen 25,9% (352).

Da die U-Bahn Zeitkarten nicht ausgab und die Ansätze beim Pferdebus ohne größere Bedeutung waren, kann nur ein Vergleich der Zeitkartenpreise von Straßenbahn (GBS) und S-Bahn vorgenommen werden; dieser soll sich auf die allgemeinen Zeitkarten beschränken.

Die Vergleiche werden einheitlich unter der Annahme durchgeführt, daß auf einer Karte monatlich 60 Fahrten ausgeführt wurden (353). Eine klare Trennung von Preisen im Sinne der bisher durchgeführten Betrachtungen ist hier nicht möglich, da einerseits in verschiedenen Fälle die gegenüber den Einzelfahrpreisen beabsichtigten Ermäßigungen nicht ermittelt, also nicht festgestellt werden konnte, welche Fahrtenzahl je Monat der Zeitkartenberechnung zugrunde gelegt wurde, andererseits die realisierten Preise wegen der nie genau bekannten Zahl der tatsächlich auf Zeitkarten ausgeführten Fahrten nicht exakt zu bestimmen sind.

Die GBS berechnete 1875 die Jahreskarte z.B. für eine 20-Pf-Strecke des einfachen Fahrpreises mit 120 Mark, für eine 25-Pf-Strecke mit 150 Mark. Bei monatlich 60 Einzelfahrten wären im Jahr 144 bzw. 180 Mark zu zahlen gewesen. Somit ergibt sich eine Ermäßigung um 16 2/3%. Die 1875 auf der Ringbahn ausgegebenen Wochenkarten dagegen gewährten eine Ermäßigung von 33 1/3%. Durch eine häufigere als angenommene Benutzung der Zeitkarte der GBS konnte allerdings eine höhere Ermäßigung erzielt werden, während die Wochenkarte der Ringbahn nur zwölf Fahrten pro Woche gestattete.

Im Jahre 1885 kostete eine für sechs Monate geltende Netzkarte der GBS 151 Mark, somit jede Fahrt im Monat 42 Pf. Der entsprechende Preis der 3-Monats-Netzkarte betrug 42,4 Pf. Noch vor der 1885 auf der Stadt- und Ringbahn vorgenommenen Tarifsenkung für Zeitkarten betrugen die entsprechenden Werte für die sechs bzw. drei Monate gültige Netzkarte (III. Klasse) 12 bzw. 14,4 Pf, lagen also beachtlich unter denen der GBS.

1903 betrug der Preis der Monatskarte der GBS für eine Linie 6 Mark. Bei monatlich 60 Fahrten wurde also keine Ermäßigung gegenüber dem allgemeinen Fahrpreis von 10 Pf gewährt. Der Kilometerpreis der Einzelfahrt für die im Durchschnitt maximal zurückzulegende Strecke (354) läßt sich mit 0,92 Pf berechnen. Der Preis der Netzkarte betrug 15 Mark, also derjenige der Einzelfahrt 25 Pf, der Kilometerpreis

0,20 Pf (355). Die entsprechenden Zahlen für die Stadt- und Ringbahn (III. Klasse) betrugen: einfache Monatskarte (5 Stationsabschnitte) 3 Mark. Einzelfahrt daher 5 Pf, Kilometerpreis also 0,56 Pf (356); Netzkarte 4,50 Mark, Einzelfahrt 7,5 Pf, Kilometerpreis 0,11 Pf. Die Zeitkartenpreise der Stadt- und Ringbahn lagen also auch in diesem Vergleichszeitpunkt nennenswert unter denjenigen der GBS.

Auch am Ende unserer Betrachtungsperiode lagen die Zeitkartenpreise der Stadt- und Ringbahn am niedrigsten. Während die Kilometerpreise der Zeitkarten der GBS 1,03 Pf (357) (Monatskarte für 1 Linie) und 0,12 Pf (358) (Netzkarte) betrugen, hatten die entsprechenden Preise der Stadt- und Ringbahn eine Höhe von 0,61 bzw. 0,11 Pf (359).

Aus den angestellten Tarifvergleichen ergibt sich, daß die S-Bahn das Verkehrsmittel mit den niedrigsten Fahrpreisen war. In ihnen kam die vorwiegend den allgemeinen Interessen dienende Tarifpolitik des Staates im Nahverkehr von Groß-Berlin zum Ausdruck; demgegenüber war die Tarifpolitik der meisten anderen Verkehrsunternehmungen in erster Linie an privatwirtschaftlichem Rentabilitätsstreben ausgerichtet. Preissenkungen dieser Verkehrsmittel beruhten im großen und ganzen auf Wettbewerbsgründen sowie auf der Einwirkung der öffentlichen Hand.

III. Die Verkehrsbeziehungen zwischen den Verkehrsmitteln

1. Zurückdrängung des Omnibusses durch die Straßenbahn

Bis zum Jahre 1873 beherrschte der Pferdeomnibus (die ABOAG) den öffentlichen Nahverkehr in Groß-Berlin sehr stark. Wettbewerber waren nur die Droschken, in geringem Maße auch die Torwagen sowie zwischen Berlin und Charlottenburg die erste Pferdebahnlinie Groß-Berlins. Die Auswirkung dieser stark oligopolistischen Stellung der ABOAG auf die Fahrpreise war, daß Senkungen der Fahrpreise des wichtigsten Verkehrsmittels, des Pferdebusses, fast überhaupt nicht zugestanden zu werden brauchten. Bei der kleinen Einschränkung "fast" wird an die seit Anfang 1866 ausgegebenen Umsteigefahrscheine auf der Linie nach Charlottenburg gedacht, die als Konkurrenzmaßnahme gegenüber der Pferdebahn anzusehen war.

Der erste ernsthafte Konkurrent tauchte 1873 in der GBS auf. Dieses Jahr war der Beginn eines im Laufe der Zeit zunehmenden Wettbewerbes zwischen Straßenbahn und Omnibus.

Zunächst waren die Wettbewerbsbeziehungen zwischen den beiden Verkehrsmitteln im wesentlichen auf das Gebiet der Vororte und der äußeren Berliner Stadtteile beschränkt, da die Pferdebahn ihr Liniennetz zuerst in diesem Gebiet entwickelte. Es stellte sich schnell heraus, daß die Pferdebahn dem Omnibus in den Außenbezirken überlegen war. Ein wichtiger Grund für die Bevorzugung der Pferdebahn durch das Publikum scheint die Bequemlichkeit und Schnelligkeit der Beförderung gewesen zu sein (360). Das oft sehr schlechte Straßenpflaster machte

die Fahrt in den anscheinend nicht gut gefederten Omnibuswagen wenig angenehm, während die auf Schienen laufende Straßenbahn einen vergleichsweise ruhigen Lauf aufwies. Die "Fahrgeschwindigkeit"(361) der Omnibusse der ABOAG wurde zwar im Herbst 1880 von etwa 6,6 - 6,9 km/st auf 7,2 - 7,5 km/st erhöht, kam aber nicht an die Geschwindigkeit der Pferdebahn von durchschnittlich 9 km/st heran.

Unter dem Eindruck der Überlegenheit der Pferdebahn auf den Vorortstrecken zog sich der Pferdebus mehr und mehr auf das Stadtinnere zurück. So mußte, um nur ein Beispiel zu nennen, eine aus dem Stadtinnern Berlins nach dem Gesundbrunnen führende Pferdebuslinie drei Monate nach der Eröffnung der ersten Straßenbahnlinie der GBS vom Rosenthaler Tor zur Badstr. eingestellt werden (362).

In vollem Umfang setzte der Wettbewerb zwischen Straßenbahn und Omnibus erst zu Beginn der 80er Jahre ein, als die Straßenbahn immer mehr in das Hauptverkehrsgebiet des Omnibusses, die Innenstadt, eindrang. Im Gegensatz zu den vorangegangenen Jahren nahm die Zahl der vom Omnibus jährlich beförderten Personen zwar zu (363), anteilsmäßig ging die Personenbeförderung jedoch zurück (364). Neben den bereits erwähnten Gründen (Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Beförderung) dürften insbesondere zwei Tatsachen die Zurückdrängung des Omnibusses durch die Straßenbahn bewirkt haben. Einmal war die Höhe der Fahrpreise von Wichtigkeit. Der Omnibus hatte bis 1881 einen Einheitsfahrpreis von 20 Pf, die Pferdebahn dagegen von Anfang an Teilstrecken zu 10 Pf; insbesondere aber gewährte die Pferdebahn auch Preisermäßigungen in Form von Zeit-, Arbeiter- und Schülerkarten. Zum anderen kann auf ein psychologisches Moment für die Bevorzugung der Straßenbahn hingewiesen werden. Gegenüber dem "alten" Verkehrsmittel Pferdeomnibus repräsentierte die Straßenbahn den Fortschritt auf dem Gebiet des Nahverkehrs; sie war mit anderen Worten das Verkehrsmittel der Zukunft, die Eisenbahn des öffentlichen Nahverkehrs. Es wurde nicht umsonst bei den Straßenbahnen lange Zeit von "Pferdeeisenbahnen" gesprochen. Noch in einer 1895 erschienenen Schrift heißt es: "Daß dieses Institut (der Omnibus) nicht volkstümlicher geworden ist, daran trägt es selbst die größte Schuld, denn die Mehrzahl der Gefährte befindet sich noch heute in ziemlich demselben Zustande, wie vor dreißig Jahren....für viele Berliner gilt es durchaus nicht als "vornehm", in einem Omnibus zu fahren, und wenn man sie dabei ertappt, halten sie es für nötig, sich zu entschuldigen, indem sie allerlei kleine Lügen vorbringen..."(365).

Der ständig wachsende Marktanteil der GBS und der Pferdebahn überhaupt zwang den Omnibus zu Fahrpreissenkungen. Mit der Verdichtung des Straßenbahnnetzes im Stadtinnern und der daraus folgenden oftmaligen gleichen Linienführung wurde eine dichte Substitutionsbeziehung zwischen den Gütern Pferdebahn- und Pferdebusleistung herbeigeführt. Diese Tatsache mußte auch wegen der guten Markttransparenz (z.B.allgemein bekannte Fahrpreise) nicht nur zu einer Annäherung der Fahrpreise von Straßenbahn und Omnibus, sondern zu einer Senkung der letzteren unter diejenigen der Straßenbahn führen, da die Leistungen des Omnibusses von der Öffentlichkeit geringer bewertet wurden. Aber auch die Straßenbahnfahrpreise wurden örtlich aus Konkurrenzrücksich-

ten ermäßigt (366). Ebenfalls dürften bei der 1882 erfolgten Einführung der 15-Pf-Teilstrecke bei der GBS Wettbewerbsgründe eine Rolle gespielt haben; hierfür spricht, daß sie kurz auf die im Sommer 1881 von der ABOAG eingeführte Preissenkung (Schaffung der 10-Pf-Teilstrecke) folgte. Im Zuge dieses Preiswettbewerbs (und des gegenseitigen Wettbewerbs der Omnibusunternehmungen) sanken die Fahrpreise des Omnibusses bis zur Jahrhundertwende um 50%, von 20 auf 10 Pf für die ganze Strecke. Darüber hinaus wurden seit 1897 auch, wie früher erwähnt, 5-Pf-Teilstrecken eingeführt.

Als die Preiskonkurrenz um 1900 zu Fahrpreisen geführt hatte, unter die nicht mehr herunter gegangen werden konnte, mußte sich der Omnibus nach anderen Konkurrenzmaßnahmen umsehen. Diese bestanden in erster Linie in dem Versuch, die Qualität der angebotenen Leistungen zu verbessern, vor allem durch Erhöhung der Bequemlichkeit der Beförderung und der Reisegeschwindigkeit. Bereits 1881 war die ABOAG aus Wettbewerbsgründen zur Einstellung neuer Omnibuswagen mit größerem Fahrkomfort übergegangen (367). Die treibende Kraft der Konkurrenz führte somit zu Verbesserungen des Leistungsangebotes im Nahverkehr, die vorher auf Grund der starken Marktstellung des Pferdebusses verwehrt werden konnten. Jetzt, nach der Jahrhundertwende, führten die Bestrebungen zur qualitativen Verbesserung der angebotenen Leistungen zu Inbetriebnahme der Kraftomnibusse.

Schließlich dürfte der Wettbewerb der Straßenbahn - wie bereits erwähnt - auch zu den Konzentrationsbestrebungen im Omnibuswesen nach der Jahrhundertwende beigetragen haben, mit dem Ziel, wenigstens den eigenen Wettbewerb zu beschränken.

Die Möglichkeit von Fahrpreiserhöhungen bei den Pferdebussen war durch die Konkurrenz der Straßenbahn so gut wie ausgeschlossen. Das zeigte das Beispiel von 1908, als die ABOAG vergeblich versuchte, den 5-Pf-Teilstreckenfahrpreis etwas heraufzusetzen (368). Neben der Straßenbahnkonkurrenz kann allerdings ein weiterer Grund für diesen Fehlschlag angeführt werden: Das Publikum hatte sich an den 5-Pf-Fahrpreis für die Omnibusteilstrecke gewöhnt; daher war die Preiselastizität der Nachfrage sehr groß. Eine Fahrpreiserhöhung mußte so zu einem beachtlichen Nachfrageausfall führen.

2. Die S-Bahn als Konkurrent von Straßenbahn und Omnibus

Während der Wettbewerb zwischen Straßenbahn und Omnibus in erster Linie zu Fahrpreissenkungen beim Omnibus geführt hatte, veranlaßte die Konkurrenz zwischen Straßenbahn und S-Bahn erstere zu Fahrpreisherabsetzungen. Ein Preiswettbewerb wurde also hauptsächlich von der Straßenbahn geführt, um eine Angleichung an die nicht ausschlaggebend von Rentabilitätsrücksichten bestimmten Tarife der S-Bahn herbeizuführen oder diese sogar zu unterbieten. Welche Bedeutung Veränderungen in der Höhe der Fahrpreise für den Verkehrsanteil der beiden Verkehrsmittel hatten, zeigen zwei Beispiele: Die Tarifreformen der S-Bahn von 1890/91, die zu einer nicht unwesentlichen Herabsetzung der Fahrpreise führten, dürften der Hauptgrund für den - auf Kosten der Straßenbahn gehenden - zunehmenden Anteil der S-Bahn

an der Gesamtzahl der beförderten Personen zwischen 1890 und 1895 (369) gewesen sein. Umgekehrt verlief die Entwicklung des Verkehrsanteils von S-Bahn und Straßenbahn zwischen 1895 und 1900; jetzt bewirkten Fahrpreissenkungen der Straßenbahn, die 1901 in der überwiegenden Einführung des 10-Pf-Einheitstarifs ausliefen, eine Verschiebung des Verkehrsanteils zu Ungunsten der S-Bahn. Allerdings dürfte auch die Einführung des elektrischen Betriebs bei der Straßenbahn und die damit zusammenhängende Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ein wesentlicher Grund für die Steigerung ihres Verkehrsanteils gewesen sein.

Der Preiswettbewerb war der Straßenbahn (wie übrigens auch dem Omnibus) möglich durch das System des Teilstreckentarifs. Auf den der Konkurrenz ausgesetzten Verkehrsbeziehungen konnten Fahrpreisermäßigungen durch Teilstreckenverlängerung oder Herabsetzung der Teilstreckenstaffelung angewendet werden. Das beste Beispiel liefert hier die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, die infolge der Eröffnung des Bahnhofs Tiergarten der Stadtbahn am 5.1.1885 ihre Einzel- und Zeitkartenfahrpreise herabsetzen mußte (370).

Der von der Straßenbahn geführte Preiswettbewerb kam 1901 mit der Einführung des 10-Pf-Einheitstarifs auf der Straßenbahn(GBS) zu einem gewissen Abschluß. Erstens ließ der Einheitstarif Fahrpreisherabsetzungen auf einzelnen Linien technisch nicht mehr zu, zweitens war er auch wirtschaftlich wohl kaum mehr zu senken. Mit der Einführung von Teilstreckentarifen auf den Anschlußbetriebslinien hatte die GBS zwar wieder einige Möglichkeiten hinsichtlich der Preissetzung unter dem Gesichtspunkt des Wettbewerbs, sie scheint allerdings diese Möglichkeiten kaum genutzt zu haben, zumal weitere Preissenkungen auf der S-Bahn nicht durchgeführt wurden.

Der Wettbewerb zwischen Straßenbahn und S-Bahn darf nicht überbewertet werden. Einerseits beschränkte er sich auf bestimmte Verkehrsbeziehungen (371), andererseits waren aber auch die Funktionen der beiden Verkehrsmittel im Groß-Berliner Nahverkehr unterschiedlich; diese Tatsache dürfte wettbewerbsmildernd gewirkt haben. Die eigentliche Funktion der S-Bahn war die Überwindung größerer Räume in kurzer Zeit, die der Straßenbahn die Überbrückung vergleichsweise kleinerer Entfernungen. Eine Konkurrenz beider Verkehrsmittel fand daher in der Hauptsache auch nur dort statt, wo die Straßenbahn eine der S-Bahn entsprechende Funktion ausübte und die beiderseitige Linienführung eine Wahl des Publikums zwischen den beiden Verkehrsmitteln zuließ.

Die Erörterung der Konkurrenzbeziehungen zwischen Straßenbahn und S-Bahn wäre unvollständig, wenn nicht auch auf die Tatsache hingewiesen würde, daß sich wechselseitige Befruchtungen des Verkehrs ergaben. Für die Straßenbahn z.B. entstanden zahlreiche neue Verkehrsbeziehungen durch Einrichtung von Anschlußanlagen zu den Stadtbahnhöfen, die der Bedienung des Zubringerverkehrs zur Stadtbahn dienten (372).

Die Wettbewerbsbeziehungen zwischen Omnibus und Stadtbahn waren nicht sehr ausgeprägt, weil der Omnibus der Konkurrenz in gewissem

Grade durch die nicht schienengebundene Linienführung ausweichen konnte. Von den z.B. von der ABOAG im Winterfahrplan 1904/05 betriebenen 25 Linien stellten nicht weniger als 24 Nord-Süd-Verbindungen her, wichen also dem Ost-West-Verlauf der Stadtbahn aus (373). Die Vorortbahnen kamen für den Omnibus als konkurrierendes Verkehrsmittel nicht in Betracht, da ihr Verkehrsgebiet sich völlig von dem des Omnibusses unterschied. Auch die kreisförmige Linienführung der Ringbahn schloß einen Konkurrenzeinfluß auf die (radial gerichteten) Omnibuslinien so gut wie aus.

3. Das Verhältnis der U-Bahn zu den liniengebundenen Verkehrsmitteln

Konkurrenzbeziehungen zwischen U-Bahn und S-Bahn waren wegen der unterschiedlichen Linienführung in nennenswertem Maße nicht vorhanden. Da das S-Bahnnetz bei der Planung der U-Bahnlinienführung bereits ausgebaut war, konnte diese so gewählt werden, daß eine Überschneidung beider Verkehrsgebiete im großen und ganzen vermieden wurde.

Demgegenüber waren die Konkurrenzbeziehungen zwischen U-Bahn und Straßenbahn ausgeprägt, wie sich aus der Betrachtung der Linienführung beider Verkehrsmittel ergibt (374). So hatte z.B. die 1902 eröffnete U-Bahnstrecke Zoologischer Garten - Warschauer Brücke auf dem größten Streckenteil parallelen Straßenbahnverkehr (GBS). Bei Berücksichtigung der großen Ausdehnung des Netzes der GBS kann diese Konkurrenz für die Straßenbahn aber nicht als sehr bedeutsam angesehen werden, weil sie sich zunächst nur auf einige Linien beschränkte. Auf der anderen Seite rechnete die U-Bahn auf ein Bestehen in diesem Wettbewerb, da die von ihr angebotene Leistung gegenüber derjenigen der Straßenbahn z.B. durch größere Beförderungsschnelligkeit ausgezeichnet war. Zumindest konnte sie für längere Strecken eine Bevorzugung durch das Publikum erwarten, sofern nicht die für die langen Strecken wesentlich höheren Fahrpreise entgegenwirkten.

Wenn sich die Erwartungen der U-Bahn tatsächlich rechtfertigten, so lag das an der Differenzierung des von ihr angebotenen Gutes, das dem Bedürfnis nach einem Schnellverkehrsmittel im Süden der Innenstadt entgegenkam. Hierin kann auch der Grund für die Durchsetzung der - gegenüber denen aller anderen Verkehrsmittel (ausgenommen Droschken) - höheren Fahrpreise angesehen werden. Im Vergleich zu den von der Straßenbahn auf Einzelfahrscheinen beförderten Personen gab z.B. jeder von der U-Bahn beförderte Fahrgast im Jahre 1913 durchschnittlich 3,5 Pf, im Vergleich zu sämtlichen Straßenbahnfahrgästen (GBS einschl. vier Tochterunternehmungen) sogar 3,98 Pf je Fahrt mehr aus (375).

Wenn auch die U-Bahn zunächst nicht als ernsthafte Konkurrenzunternehmung der GBS anzusehen war, so suchte die Straßenbahngesellschaft jedoch den weiteren Ausbau der U-Bahn in und durch das Stadtinnere zu verhindern. Das geschah in der Weise, daß sie der Stadt Berlin das Recht absprach, dem U-Bahnunternehmer die Zustimmung für die Anlage von Netzerweiterungen im Stadtinnern zu erteilen, da die

GBS aus dem mit Berlin abgeschlossenen Vertrag das alleinige Verkehrsausnutzungsrecht im Einflußbereich der ihr genehmigten Strecken ableiten zu können glaubte (376).

Für die Wettbewerbsbeziehungen zwischen U-Bahn und Omnibus gilt im wesentlichen das für das Verhältnis zwischen Omnibus und S-Bahn Gesagte. Für den Omnibus bestand immer die Möglichkeit, die Linienführung entsprechend den Konkurrenzverhältnissen einzurichten.

4. Tendenzen des vertikalen Zusammenschlusses der liniengebundenen Verkehrsmittel

Unter vertikalem Zusammenschluß wird in der vorliegenden Arbeit der Zusammenschluß verschiedenartiger Verkehrsmittel, z.B. von Omnibus und Straßenbahn, in der Hand eines Unternehmers verstanden.

Sämtliche öffentlichen Nahverkehrsmittel Groß-Berlins sind - mit Ausnahme der S-Bahn und der Droschken - Ende 1928 in einer Unternehmung, der "Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft (BVG)" zusammengefaßt worden. Damit hatte eine Entwicklung ihren Abschluß gefunden, die zwar im wesentlichen erst mit der Kommunalisierung von Straßenbahn, Omnibus und U-Bahn, also nach dem ersten Weltkrieg, begonnen hatte, die jedoch in Ansätzen bereits in der vorliegenden Betrachtungsperiode zu erkennen war.

Soweit es übersehen werden kann, ist erstmals von der Firma Reymer u. Masch (377) neben dem Straßenbahnbetrieb auch ein Omnibusbetrieb unterhalten worden. Bei dem Omnibusbetrieb handelte es sich um die Linie Spittelmarkt - Goltzstr. (früher Spittelmarkt - Wilmersdorf Wilhelmsaue). Dieser Verbindung von Straßenbahn- und Omnibusbetrieb war jedoch noch keinerlei grundsätzliche Bedeutung zuzumessen. Die Omnibuslinie war nur als Zubringerlinie aus dem Stadtinnern für die Dampfstraßenbahnlinie Schöneberg - Schmargendorf gedacht und anscheinend auch das nur bis zur Zeit der von Reymer u. Masch geplanten Erweiterung der genannten Dampfstraßenbahnlinie in das Stadtinnere Berlins (378). Mit dem Übergang des Dampfstraßenbahnbetriebs von Reymer u. Masch auf das Berliner Dampfstraßenbahn-Consortium durch Vertrag vom 22.12.1888 (379) ging auch die Omnibuslinie auf letztere Unternehmung über, die den Omnibusbetrieb auf der einen Linie bis zu deren Übernahme durch den Fuhrunternehmer Thien im September 1895 (380) weiterführte.

Der nächste Ansatz der Zusammenfassung verschiedener Verkehrsmittel - und zwar wiederum von Straßenbahn und Omnibus - lag im Jahre 1906. Nachdem in Erfahrung gebracht worden war, daß die ABOAG mit ihrer 1905 eröffneten ersten Autobuslinie angeblich gute Erfahrungen gemacht hatte, beschloß die GBS im Jahre 1906, einen Autobusbetrieb einzurichten (381). Die 1907 zur Durchführung des Autobusbetriebes gegründete "Große Berliner Motoromnibus-Gesellschaft mbH" war jedoch nicht erfolgreich, so daß der von der GBS aufgezogene Autobusbetrieb bald wieder zum Erliegen kam (382).

Der bedeutsamste Ansatzpunkt für eine wirtschaftliche Zusammenführung von Straßenbahn- und Omnibusbetrieb bzw. von U-Bahn und Omnibusbetrieb lag im Jahre 1913. Auf Grund der zunehmenden Bedeutung der ABOAG entschloß sich die GBS 1913, ein größeres Aktienpaket der ABOAG zu erwerben (383). Die GBS erwarb Aktien im Wert von nominell 4.668.000,- Mark; sie besaß damit rund 1/3 des gesamten Aktienkapitals der Omnibusgesellschaft.

Etwa zur gleichen Zeit erwarb die Hochbahngesellschaft ebenfalls 1/3 der Aktien der ABOAG (384), um sich einen Einfluß auf die Omnibusunternehmung zu sichern.

Das Hauptmotiv der GBS waren Wettbewerbsgründe, bei der Hochbahngesellschaft dürften die Dinge ähnlich gelegen haben.

Somit wurde also seit 1913 der weitaus überwiegende Omnibusverkehr Groß-Berlins teilweise von der GBS, teilweise von der Hochbahngesellschaft kontrolliert.

5. Zur Stellung der Droschken im öffentlichen Personennahverkehr

Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsmitteln war bei den Droschken keine immanente Tendenz zur überwiegenden Entstehung von Großbetrieben und zur Monopolbildung zu beobachten. Das lag an mehreren Gründen, wirtschaftlichen sowohl wie technischen. Ein wirtschaftlicher Grund lag insbesondere in dem geringen Kapitalbedarf für die Errichtung einer Droschkenunternehmung, weil einerseits Kapitalinvestitionen in den Verkehrsweg fortfielen, andererseits auch die Beschaffung des Wagen- und Pferdematerials mit dem relativ (bezogen auf die übrigen Verkehrsmittel) geringsten Kapitalbetrag möglich war. Auch technisch war der Kleinbetrieb möglich, weil z.B. ein zeitlich genau geordneter Ablauf des Betriebs nicht erforderlich war (keine Fahrplan- und Liniengebundenheit). Morphologisch gesehen kann daher von einem annähernd vollkommenen Wettbewerb, zeitweise sogar fast unbeschränkt vollkommenen Wettbewerb (keine staatliche Zulassungssperre) gesprochen werden (385).

Die Frage, ob sich unter diesen Verhältnissen tatsächlich ein annähernd einheitlicher Preis für die Dienstleistung der Droschken gebildet hätte, ist nicht zu beantworten, da die Preise von jeher polizeilich fixiert waren. Diese einheitliche Fixierung verhinderte auch einen Preiswettbewerb zwischen den Droschkenunternehmern.

Auf die Tendenz zur Überbesetzung des Droschkengewerbes weisen die wiederholt durch staatliche Organe ausgesprochenen Marktsperren hin. Diese Tendenz war einmal begründet in dem aus ökonomischen Ursachen kaum behinderten Zugang zum Gewerbe bei vielleicht sehr oft illusionären Vorstellungen über die Rentabilitätsaussichten; zum anderen dürfte die Tendenz der Überbesetzung auf einem gehemmten Ausscheidungsprozeß beruht haben, der seinen Grund in der besonderen Verhaltensweise der Kleinunternehmer hatte. Die vielen armseligen Unternehmerexistenzen im Droschkengewerbe lassen darauf schließen, daß der Betrieb auch dann nicht eingestellt wurde, wenn die Kosten (einschl.

normaler Unternehmerlohn) nicht mehr voll gedeckt werden konnten, sondern daß dann die Lebenshaltung durch Verzicht auf den normalen Unternehmerlohn eingeschränkt wurde.

Kann also von monopolistischem Wettbewerb zwischen den Droschkenunternehmern nicht gesprochen werden, so waren ihre Wettbewerbsbeziehungen zu den übrigen Verkehrsmitteln abhängig insbesondere von deren Tarifmaßnahmen. Während die übrigen Verkehrsmittel ihre Fahrpreissetzungen kaum mit Rücksicht auf den Wettbewerb der Droschken durchgeführt haben dürften - die Droschkentarife waren stets wesentlich höher - dürfte umgekehrt das allmähliche Sinken der Droschkenfahrpreise (zumindest auch) auf den Wettbewerb der übrigen Verkehrsmittel zurückzuführen gewesen sein. Wenn auch die Festsetzung der Droschkentarife in der Hand der Polizeibehörde lag, so wurden sie doch nicht völlig unabhängig von den Wünschen des Droschkengewerbes fixiert; ein - zwar nicht im einzelnen näher zu bestimmender - Einfluß der Droschkenunternehmer auf die Tarifhöhe war also vorhanden (386).

Betrachtungen über das Verhältnis zwischen den Droschken und den übrigen Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs von Groß-Berlin müssen notwendigerweise unvollständig bleiben, da Angaben über den Verkehrsanteil der Droschken, gemessen an der Zahl der beförderten Personen, nicht gemacht werden können. Statistiken über die Zahl der von Droschken beförderten Personen fehlen; Schätzungen hierüber sind zu vage, als daß sie einen brauchbaren Aussagewert hätten.

C. Der Einfluß der allgemeinen Wirtschaftslage auf die Nahverkehrsentwicklung

Nach übereinstimmender Ansicht verschiedener wirtschaftwissenschaftlicher Autoren (387) vollzog sich der Konjunkturablauf zwischen 1862 und 1913 folgendermaßen:

1862 - 1873 Aufschwungperiode

innerhalb dieser Periode:

1866-1868 Stockung
1869-1873 Aufschwung

1873 Krise

1874 - 1894 überwiegende Stagnationsperiode

innerhalb dieser Periode:

1874-1879 Niedergang
1880-1882 schwacher Aufschwung
1883-1887 Stockung

1888-1890 Aufschwung
1891-1894 Stockung

1895 - 1913 Aufschwungperiode

innerhalb dieser Periode:

1901-1902 Stockung
1908-1909 Stockung

Mit diesem allgemeinen Konjunkturverlauf deckte sich im wesentlichen die Entwicklung der Wirtschaftslage in Groß-Berlin, wie sich aus dem Auf und Ab der Börsentätigkeit entnehmen läßt. Über die Entwicklung der Börsentätigkeit in Groß-Berlin gibt die Reihe der Gesamtumsätze des Giro- und Inkassoverkehrs der Bank des Berliner Kassen-Vereins einen recht guten Überblick, da es Hauptaufgabe der Bank des Berliner Kassen-Vereins war, die Erfüllung der an der Berliner Börse abgeschlossenen Geschäfte zu vermitteln und zu erleichtern (388).

Tabelle 11

Umsätze des Giro- und Inkassoverkehrs
der Bank des Berliner Kassen-Vereins (in Mio. Mark)

1865	4 019	1882	16 688	1899	42 855
1866	3 983	1883	16 681	1900	41 858
1867	5 022	1884	19 651	1901	34 210
1868	6 313	1885	19 187	1902	35 881
1869	8 253	1886	20 982	1903	38 611
1870	8 574	1887	18 839	1904	40 892
1871	14 589	1888	24 503	1905	52 713
1872	26 951	1889	30 966	1906	50 344
1873	22 730	1890	27 415	1907	47 998
1874	13 791	1891	23 656	1908	43 233
1875	11 781	1892	20 257	1909	55 121
1876	9 584	1893	21 406	1910	62 552
1877	10 279	1894	24 098	1911	69 129
1878	10 364	1895	31 235	1912	72 404
1879	13 425	1896	28 253	1913	66 033
1880	16 712	1897	32 337	1914	54 220
1881	19 784	1898	37 725		

Zahlen entnommen aus: Die Bank des Berliner Kassen-Vereins..., a.a.O., S.80/81 (Zahlen 1865-1899); Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 31.Jahrgang 1909, Berlin 1909, S.196, 32.Jahrgang 1913, Berlin 1913, S.371, 33.Jahrgang 1916, Berlin 1916, S.358 u. 1102 (Zahlen von 1899-1914).

Die Zahlen der Tabelle zeigen eine gute Übereinstimmung mit der oben gekennzeichneten allgemeinen konjunkturellen Entwicklung.

Zur Beurteilung des Einflusses der allgemeinen Wirtschaftslage auf den Umfang des Groß-Berliner Nahverkehrs sollen Gliedziffern heran-

gezogen werden, die aus der Zahl der jährlich beförderten Personen zu bilden sind. Diese Gliedziffern sollen einerseits mit der oben gegebenen zeitlichen Übersicht der Konjunkturentwicklung verglichen werden zur Beantwortung der Frage, ob überhaupt eine tendenzielle Übereinstimmung von allgemeiner Wirtschaftslage und Größe des Nahverkehrs vorhanden war, andererseits sollen sie mit den aus den Umsätzen der Bank des Berliner Kassen-Vereins gebildeten Gliedziffern verglichen werden, um einen ungefähren Anhalt über die Stärke der Reaktion der Nahverkehrsgröße auf wirtschaftliche Wechsellagen zu gewinnen.

Tabelle 12

Gliedziffern der Verkehrsentwicklung u. der Entw. der Umsätze der Bank des Berliner Kassen-Vereins

(389) Jahr	(390) Gliedziff. der Verkehrs-entwicklg.	(391) Gliedziff. der Umsatz-entwicklg.	Jahr	Gliedziff. der Verkehrs-entwicklg.	Gliedziff. der Umsatz-entwicklg.
1869	0,935	1,307	1892	1,057	0,856
1870	1,034	1,038	1893	1,080	1,056
1871	1,091	1,704	1894	1,056	1,125
1872	1,198	1,848	1895	1,112	1,296
1873	1,192	0,843	1896	1,178	0,904
1874	1,283	0,606	1897	0,999	1,144
1875	1,393	0,854	1898	1,101	1,166
1876	1,227	0,813	1899	1,125	1,135
1877	1,057	1,072	1900	1,098	0,979
1878	1,115	1,008	1901	1,074	0,817
1879	1,140	1,295	1902	1,070	1,048
1880	1,165	1,244	1903	1,094	1,076
1881	1,107	1,183	1904	1,056	1,059
1882	1,292(392)	0,843	1905	1,101	1,288
1883	1,120	0,999	1906	1,099	0,955
1884	1,132	1,178	1907	1,054	0,953
1885	1,087	0,976	1908	1,018	0,900
1886	1,143	1,093	1909	1,067	1,274
1887	1,130	0,897	1910	1,073	1,134
1888	1,092	1,300	1911	1,065	1,105
1889	1,095	1,263	1912	1,045	1,047
1890	1,225(393)	0,885	1913	1,021	0,912
1891	1,082	0,862	1914	0,991	0,821

Der Vergleich der Gliedziffern mit der zeitlichen Übersicht über die konjunkturelle Entwicklung ergibt folgendes: In der Aufschwungperiode 1862-1873 nahm auch der Nahverkehr stetig zu; eine Ausnahme bildete nur das Jahr 1869. Der Rückgang des Nahverkehrs in diesem Jahr kann als Folge der Stockung 1866-1868 angesehen werden. Die Krise

von 1873 schlug sich im Nahverkehr fast gar nicht nieder. Die Depressionsperiode von 1874-1894 wirkte sich erst seit 1876 auf den Nahverkehr aus; bis dahin stieg der Nahverkehr noch stark an. Seit 1876 machte sich die Depression einerseits durch kleinere positive Zuwachsraten (394) des Nahverkehrs als bisher, andererseits durch unstetige, d.h. steigende und fallende Zuwachsraten bemerkbar; von 1876 (einschl.) bis 1894 waren sie in zehn Fällen größer und in neun kleiner als in der vorhergehenden Periode.

In der Aufschwungperiode 1895-1913 waren die Zuwachsraten in acht Fällen größer, in zwölf kleiner als im jeweils abgelaufenen Zeitraum. Entgegen dem allgemeinen Konjunkturverlauf wies der Nahverkehr 1897 eine negative Zuwachsrate auf (395). Der Hauptgrund für die Abnahme des Nahverkehrs im Jahre 1897 gegenüber 1896 dürfte aber in der außergewöhnlichen Steigerung des Nahverkehrs durch die Gewerbeausstellung von 1896 in Treptow zu suchen sein.

Die Stockung von 1901-1902 spiegelte sich in fallenden Zuwachsraten von 1900-1902 wider. Diejenige von 1908-1909 in solchen von 1907 und 1908. Seit 1911 fielen die Zuwachsraten ständig.

Es ergibt sich also, daß die Größe des Nahverkehrs im allgemeinen (Ausnahme 1873-1876) die jeweilige Konkunkturlage widerspiegelte.

Im folgenden Vergleich der Gliedziffern der Nahverkehrsentwicklung mit denen der Umsatzentwicklung der Bank des Berliner Kassen-Vereins werden die den Nahverkehr betreffenden Gliedziffern bzw. die Nahverkehrsentwicklung selbst mit g_1, die anderen entsprechend mit g_2 bezeichnet.

In der Aufschwungperiode von 1862-1873 zeigten die g_2-Werte bis 1872 ein starkes Wachstum; die Stockung von 1866-1868 machte sich in ihnen nicht bemerkbar. Die niedrige Zuwachsrate des Nahverkehrs im Jahre 1870 dürfte auf den Beginn des Krieges 1870/71 zurückzuführen gewesen sein. Demgegenüber reagierte die Umsatzentwicklung der Bank des Berliner Kassen-Vereins im Jahre 1869 relativ stark auf die Stockung, und zwar mit einiger Verzögerung. Im übrigen stiegen auch die g_1-Werte bis 1872 stark an.

Auf die Krise von 1873 reagierte die Börsentätigkeit stark; mit 0,843 drückt der g_2-Wert ein negatives Wachstum aus. Dagegen bewirkte die Krise beim Nahverkehr nur eine kleine Wachstumsminderung von 1,198 auf 1,192. Der Hauptgrund dürfte in der schnellen Bevölkerungszunahme in Groß-Berlin zu suchen sein. Allein in Berlin, dessen Bedeutung als Hauptstadt des neu gegründeten Deutschen Reiches sprunghaft stieg, wuchs die Gesamtbevölkerung von rd. 774 500 (Ende 1870) auf rd. 900 350 (Ende 1873) an (396).

Der wirtschaftliche Niedergang von 1874-1879 prägte sich in den g_2-Werten bis 1876 stark aus, die Wachstumsraten waren bis 1876 negativ. Die g_1-Werte dagegen zeigten bis 1875 eine steigende Wachstumsrate des Nahverkehrs an, für 1876 eine immer noch stark positive, aber abnehmende Wachstumsrate. Ab 1877 bis 1881 zeigten die g_2-Werte eine Belebung der Wirtschaft. Demgegenüber erreichte die Nahverkehrsentwicklung 1877 einen Tiefpunkt des Wachstums, zeigte

danach aber wieder steigende Zuwächse. Die erneute Stockung von 1883-1887 kam in der Umsatzentwicklung der Bank des Berliner Kassen-Vereins durch eine negative Zuwachsrate zum Ausdruck. Auch im folgenden überwog das negative Wachstum bei g_2. Demgegenüber zeigte g_1 zwischen 1883 und 1887 eine recht hohe, aber (außer 1885) relativ konstante Zunahme des Nahverkehrs an. Die schwache Aufschwungperiode von 1888-1890 führte bei der Börsentätigkeit zu relativ starken positiven Wachstumsraten in den Jahren 1888 und 1889. Dieser Aufschwung vermochte dagegen das Wachstum des Nahverkehrs nicht zu steigern; es war im Gegenteil kleiner als zwischen 1883 und 1887. Die erneute Stockung zwischen 1891 und 1894 wird von den seit 1890 bis 1892 negativen Zuwachsraten von g_2 widergespiegelt. Diese Stockung kommt auch im verminderten Wachstum des Nahverkehrs in den Jahren 1891 und 1892 zum Ausdruck.

Der allgemeine Aufschwung seit 1895 machte sich bei den g_2-Werten bereits seit 1893 bemerkbar und bewirkte bei g_2 im Jahre 1895 einen Höchststand des Wachstums. 1895 und 1896 stiegen auch die g_1-Werte stark an. Für 1896 zeigte g_2 ein negatives Wachstum an, ebenso g_1 für 1897. Auf den Hauptgrund für diesen fast einmaligen Fall einer negativen Wachstumsrate im Nahverkehr wurde hingewiesen. Seit 1897 bzw. 1898 wuchsen entsprechend dem allgemeinen Konjunkturverlauf g_1 bzw. g_2 an. Die Stockung von 1901 - 1902 machte sich bei g_2 wiederum durch negative Wachstumsraten seit 1900, bei g_1 durch sinkende Wachstumsraten seit demselben Jahr bemerkbar. Das gleiche Bild zeigte die Rezession von 1908 - 1909: negative Wachstumsraten von g_2 1906-1908, positive, aber verminderte Wachstumsraten von g_1. Die seit 1911 abnehmenden Zuwächse der Größe des Nahverkehrs lassen sich wohl zu einem Teil aus einer Sättigung der Verkehrsentwicklung überhaupt erklären, also weniger aus konjunkturellen Gründen. 1913 kündigte sich ein Konjunkturumschwung an; das zeigen sowohl der g_1- wie auch der g_2-Wert.

Nicht nur das gesamte Nahverkehrsaufkommen, sondern auch die Entwicklung der Betriebsdaten der einzelnen Nahverkehrsunternehmungen zeigten die kompensatorische Wirkung der strukturellen Zunahme des öffentlichen Personennahverkehrs auf die konjunkturellen Abschwünge. Als typisch für die Entwicklung der Betriebsdaten kann der Betriebsüberschuß, d.h. die Differenz zwischen Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben einer Wirtschaftsperiode (Jahr) herangezogen werden, da diese Größe aus folgenden Erwägungen heraus als besonders konjunkturabhängig angesehen werden kann: Es ist Erfahrungstatsache, daß sich die Gesamtkosten von Nahverkehrsunternehmungen nur sehr schwer an eine verminderte Ausnutzung des Betriebsapparates anpassen lassen (397). Bei der Betrachtung des Betriebsüberschusses muß also die Ausgabenseite (398) als relativ starr angesehen werden. Die Einnahmeseite wurde von der Tatsache der ständigen Fahrpreisherabsetzungen bei den schienengebundenen Nahverkehrsmitteln Groß-Berlins bis etwa 1900 beherrscht, die in erster Linie auf dem Wettbewerb sowie auf der staatlichen und kommunalen Nahverkehrspolitik beruhten. Konjunkturell bedingte Einnahmeminderungen waren also durch tarifpolitische Maßnahmen kaum auszugleichen.

Die Entwicklung der Betriebsüberschüsse der ABOAG, der GBS und der Hochbahngesellschaft zeigte folgendes Bild (399):

Die Betriebsüberschüsse der GBS und der Hochbahngesellschaft wiesen fast durchweg positive Wachstumsraten auf, während bei der ABOAG häufig abnehmende Betriebsüberschüsse zu beobachten waren.

Nur in einer Reihe von Fällen läßt sich bei der GBS eine klar übereinstimmende Entwicklung der Betriebsüberschüsse mit den Bewegungen des Wirtschaftsgeschehens (400) feststellen. So fallen die hohen Wachstumsraten des Betriebsüberschusses zu Beginn der 80er Jahre mit der leichten Erholung des Konjunkturverlaufs von 1880-1882 zusammen. Ebenfalls läßt sich die Stockung von 1891-1894 in den relativ kleinen Wachstumsraten des Betriebsüberschusses in den Jahren 1891-1895 erkennen. Mit der Stockung der wirtschaftlichen Aktivität in den Jahren 1901 und 1902 deckte sich auch die geringe Wachstumsrate des Betriebsüberschusses im Jahre 1901. Letztere muß jedoch auch im Zusammenhang mit den infolge der Elektrifizierung des Liniennetzes ansteigenden Betriebsausgaben gesehen werden. Schließlich spiegelte sich der in den Jahren 1908/09 rückläufige Wirtschaftsablauf in nur gering wachsendem Betriebsüberschuß zwischen 1907 und 1909 wider.

Bei der Hochbahngesellschaft läßt sich ganz deutlich die Stockung von 1908 in der in diesem Jahr ausnahmsweise stark gesunkenen Wachstumsrate des Betriebsüberschusses erkennen. Die Abnahme des Betriebsüberschusses im Jahre 1912 muß im Zusammenhang mit der in diesem Jahr erfolgten Fahrpreisherabsetzung gesehen werden.

Die sehr unstetige Entwicklung des Betriebsüberschusses bei der ABOAG dürfte in erster Linie auf Wettbewerbsverhältnissen beruht haben (401). Immerhin läßt sich sagen, daß die stärksten positiven und negativen Ausschläge in der Entwicklung des Betriebsüberschusses fast immer in eine entsprechende Phase der allgemeinen wirtschaftlichen Aktivität fielen: So z.B. die abnehmenden Betriebsüberschüsse in den Jahren 1874-1876, 1884-1888, in der überwiegenden Zahl der Jahre zwischen 1892 und 1897, 1901 sowie 1907-1909 in die wirtschaftlichen Niedergangs- bzw. Stockungsperioden von 1874-1879, 1883-1887, 1891-1894, 1901-1902 sowie 1908-1909.

Zusammenfassend kann gesagt werden: Die auf dem Wachstum von Bevölkerung, Wirtschaftsgebiet und Wirtschaftskraft von Groß-Berlin beruhenden Auftriebstendenzen für den Nahverkehr kompensierten - wenn auch nicht völlig, so doch in starkem Maße - negative gesamtwirtschaftliche Einflüsse. Sofern solche Einflüsse wirksam wurden, führten sie in fast allen Fällen nur zu einer Verminderung des Wachstums des Nahverkehrs, nicht jedoch zu einer Schrumpfung. Mit zunehmendem Ausbau des Nahverkehrswesens von Groß-Berlin nahm dessen Konjunkturanfälligkeit (insbesondere seit etwa der Jahrhundertwende) zwar in dem Maße zu, wie die auf der Entwicklung Groß-Berlins beruhenden Auftriebsfaktoren (z.B. Einsatz neuer Verkehrsmittel) sich nach und nach abschwächten, vermochte aber in keinem Falle das Wachstum des Gesamtnahverkehrs zu unterdrücken.

D. Zum Verhältnis von Nahverkehrs- und Siedlungsentwicklung (402)

Die Entwicklung des Netzes öffentlicher Nahverkehrsmittel einerseits, die Siedlungsentwicklung andererseits, vollzogen sich in Groß-Berlin nicht im Sinne einer einseitigen Abhängigkeit der Verkehrsentwicklung von der Siedlungsentwicklung oder umgekehrt, sondern im Sinne einer starken Interdependenz beider Entwicklungsrichtungen. Ausdruck dieser Interdependenz war z.B. die oftmalige Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmungen und Bodeninteressenten bei der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete.

Die Frage nach dem Verhältnis von Nahverkehrs- und Siedlungsentwicklung kann daher nur als Frage nach der Verteilung der Gewichte im Wechselspiel dieser beiden Größen gestellt werden.

Es läßt sich feststellen, daß in der Mehrzahl der Fälle die Siedlungsentwicklung die stärkere Kraft in diesem Wechselspiel war, sei es, daß bereits vorhandene Besiedlung verkehrsmäßigen Anschluß an Berlin suchte, sei es, daß unmittelbar beabsichtigte Besiedlung neuer Gebietsflächen gleichzeitig eine neue Verkehrslinie einplante, also der Anstoß für die Anlage der Verkehrslinie auch hier von der Siedlungsseite ausging. Andererseits galt aber, daß die einmal vorhandenen Verkehrslinien zu steigenden siedlungspolitischen Kräften wurden.

Am ausgeprägtesten zeigte sich die behauptete stärkere Kraft der Siedlungsentwicklung in der Ausdehnung des Netzes der Straßenbahnen. Soweit der Verf. es überblicken kann, lag allen Fällen der Netzerweiterung ein bereits entwickeltes Verkehrsbedürfnis zugrunde. Das galt ganz eindeutig für die auf eigene Initiative der (privaten) Straßenbahnunternehmungen angelegten Linien, da für die erwerbsorientierten Unternehmungen nur entwickelte Verkehrsbeziehungen für die Linienführung in Betracht kamen (403). Auch in den Fällen, in denen eine private Straßenbahnunternehmung auf Veranlassung von Vorortgemeinden Linien in die weiteren Vororte führte (404), lag ein Verkehrsbedürfnis zugrunde, das ja die Ursache der Verhandlungen zwischen Gemeinde und Straßenbahnunternehmung war.

Straßenbahnlinien zur weiteren Erschließung bisher nur wenig besiedelter Gebiete waren selten; hierher gehörten z.B. die von der Westend-Gesellschaft (H. Quistorp u. Co) erbaute, am 1.11.1871 in Betrieb genommene Linie im Anschluß an die Bahn der Berliner Pferdeeisenbahn Gesellschaft nach Westend (405) zur Förderung der Besiedelung des 1867 begründeten Westend (406) sowie die 1899 von der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, Nürnberg, zwischen Berlin und Hohenschönhausen eröffnete Pferdebahn, die ebenfalls als eine Art Aufschließungsbahn anzusehen war (407).

Auch der überwiegende Teil der bis 1914 entstandenen U-Bahnstrecken folgte den bereits entwickelten Verkehrsbedürfnissen. Eine Ausnahme machten nur die Strecke nach Westend sowie die Schöneberger und Wilmersdorf-Dahlemer Bahn. Diese Strecken hatten eine Aufschließungsfunktion, da sie überwiegend durch un- oder dünnbesiedeltes Gebiet führten. Auch diese Bahnen verdankten aber ihre Entstehung nicht der

Initiative der Verkehrsunternehmer, sondern derjenigen der Siedlungsinteressenten.

Am relativ stärksten war das Gewicht der Verkehrsanlagen im Rahmen des Wechselspiels von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den Gebieten, die im Einflußbereich der in Berlin mündenden Fernbahnlinien lagen. Diese Bahnstrecken waren die einzigen Verkehrslinien in Groß-Berlin, bei deren Anlage Nahverkehrsbedürfnisse zunächst keine Rolle gespielt hatten, die also, wenn auch zunächst ungewollt, zu Aufschließungsbahnen werden konnten. Aber das Vorhandensein einer Fernbahnlinie war nicht gleichbedeutend mit dem unmittelbaren Einsetzen verkehrsinduzierter Siedlungstätigkeit im Einflußbereich der Fernbahn. Zunächst waren in vielen Fällen gar keine Stationen für einen, im übrigen noch fast gar nicht vorhandenen Vorortverkehr (im späteren Sinne), eingerichtet worden. Erst mit der stärkeren Entwicklung von Nahverkehrsbedürfnissen im Zuge der zunehmenden wirtschaftlichen Bedeutung Berlins und der damit Hand in Hand gehenden wachsenden wirtschaftlichen Verflechtung der Vororte mit Berlin wurde Anschluß an die Bahnen gesucht und nicht selten nur unter Schwierigkeiten erlangt. In der Regel waren von den Anschluß Suchenden bestimmte Gegenleistungen (z.B. Einrichtung des Bahnhofsgebäudes oder Garantie einer Mindesteinnahme (408) zu erbringen (409).

Auch die hier betrachteten Bahnen bewirkten also überwiegend nicht die Entstehung völlig neuer Ansiedlungen (410), sondern erfuhren die Impulse zu ihrer erst im Laufe der Zeit stärker werdenden siedlungsfördernden Kraft von den bereits vorhandenen Ansiedlungen.

Als dann nach Abschluß der Verstaatlichung aller in Berlin mündenden Fernbahnen (411) die Staatsbahnverwaltung zu immer weiterer Ausgestaltung des Vorortverkehrs durch die Trennung vom Fernverkehr überging, wurde die Tendenz deutlich sichtbar, daß sich die Siedlungserweiterungen an die Linienführung der Vorortbahnen anschlossen. Besonders deutlich trat diese Tendenz im Südwesten Berlins hervor; aus den punktuellen Siedlungen Schöneberg, Steglitz, Lichterfelde und Zehlendorf bildete sich entlang der 1891 eröffneten Wannseebahn ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet. Daß diese Tendenz aber erst relativ spät, also doch stark abhängig von der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung Berlins, eintrat, zeigt z.B. die Tatsache, daß Schöneberg, Friedenau und Steglitz (trotz der seit langem bestehenden Potsdamer Bahn) noch 1882 siedlungsmäßig völlig voneinander unabhängige Orte waren (412).

Daß sich generell die Besiedlung vorrangig in den Orten mit guter Bahnverbindung nach Berlin entwickelte, geht aus den Zahlen über die Bevölkerungsentwicklung hervor. Im folgenden sind einige Beispiele zusammengestellt in der Weise, daß die Bevölkerungsentwicklung in Orten (etwa gleicheiter Entfernung von Berlin) mit guter und schlechter Bahnverbindung gegenübergestellt wird:

Tabelle 13

Bevölkerungsentwicklung in Orten mit guter bzw. schlechter Bahnverbindung

Prozentuale Bevölkerungszunahme 1875-1910 in

Orten mit guter Bahnverb.		Orten mit schlecht. Bahnverb.	
Lichtenrade	545 %	Groß-Ziethen	24 %
Alt-Glienicke	174 %	Rudow	86 %
Buch	2 253 %	Lindenberg	3 %
Marienfelde	335 %	Buckow	139 %

Zahlen entnommen aus: Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin, 32. Jahrgang. Berlin 1913, S. 56* - 59*.

Die in diesen Beispielen angeführten Orte mit guter Verkehrsverbindung weisen also eine weit stärkere Bevölkerungsentwicklung auf als die Orte mit ungünstiger Verkehrslage. Überhaupt war die Entwicklung der nordöstlich von Berlin gelegenen weiteren Vororte wie Falkenberg, Malchow und Marzahn schwach, da sie in einem von Vorortbahnen nicht befahrenen Gebiet zwischen der Berlin-Stettiner Eisenbahn und der Ostbahn lagen.

Zu betonen ist abschließend noch einmal die starke Interdependenz von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung; Aussagen, die die alleinige Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung von derjenigen der Verkehrsanlagen behaupten, sind daher als zu einseitig anzusehen (413).

DRITTER TEIL

DAS VERHÄLTNIS VON NAHVERKEHRSWIRTSCHAFT UND ÖFFENTLICHER HAND

A. Einleitendes

Die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs für die Allgemeinheit hat Staat und Kommunen in den Wirtschaftskörper des öffentlichen Nahverkehrs von Groß-Berlin von jeher eingreifen lassen. Nach der Art und Weise des Eingreifens waren zwei Grundformen zu unterscheiden: 1. die öffentlichen Körperschaften beließen die Durchführung des öffentlichen Nahverkehrs in den Händen privater Unternehmer, suchten aber durch Genehmigungsvorbehalte und Beaufsichtigung die Belange der Allgemeinheit zu sichern; 2. öffentliche Körperschaften übernahmen selbst die Durchführung des öffentlichen Nahverkehrs.

In Groß-Berlin zur Zeit der Periode von 1865 - 1914 war nur bei der S-Bahn die zweite Grundform verwirklicht, abgesehen von einigen Ansätzen bei der Straßenbahn, der U-Bahn und dem Omnibus. Die weitgehende Verwirklichung der ersten Grundform ergab sich aus der historischen Entwicklung. Die wichtigen öffentlichen Nahverkehrsmittel (Omnibus, Straßenbahn, U-Bahn) entwickelten sich in einer Zeit der überwiegenden Anerkennung der Leistungsfähigkeit der Privatwirtschaft auch auf dem Sektor des öffentlichen Personennahverkehrs. Daneben nahm die rasche Entwicklung Groß-Berlins zur Weltstadt die Kommunen auch finanziell so stark in Anspruch, daß an eine kommunale Durchführung des gesamten Nahverkehrs von Groß-Berlin nicht zu denken war.

B. Staat und öffentlicher Nahverkehr

I. Der Staat als obrigkeitliche Institution zur Regulierung des Nahverkehrswesens

1. Rechtsgrundlagen staatlicher Einflußnahme

Träger staatlicher Einflußnahme im gemeinten Sinne auf die Berliner (414) Nahverkehrswirtschaft, soweit sie sich nicht in der Hand des Staates befand, war in erster Linie das Berliner Polizeipräsidium, das seinerseits den Weisungen des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten unterstand.

Ein besonderes Gesetz für die schienenfreien öffentlichen Verkehrsmittel (Omnibus, Droschke, Torwagen) war nicht vorhanden. Die maßgebenden, den Berliner Pferdeomnibus- wie auch den späteren Auto-

busbetrieb regelnden Vorschriften waren in der Polizeiverordnung vom 3. Januar 1865, betreffend den Betrieb des Omnibusfuhrwesens (415) (mit einigen, nicht wesentlichen späteren Änderungen) enthalten (416). Die sich aus der starken Verkehrsentwicklung ergebenden neuen Gesichtspunkte im Rahmen des durch die Polizeiverordnung von 1865 bezeichneten Bereichs wurden dadurch berücksichtigt, daß in den für jede einzelne Omnibuslinie notwendigen polizeilichen "Erlaubnisschein" besondere Bedingungen für den Betrieb aufgenommen wurden. Dadurch wurde es nicht für nötig erachtet, die alte Polizeiverordnung zu erneuern (417).

Ganz im Gegensatz zu der sehr sparsamen Verordnungstätigkeit des Berliner Polizeipräsidiums auf dem Omnibussektor war das Droschkengewerbe Gegenstand einer Vielzahl aufeinanderfolgender Polizeiverordnungen. Als die wichtigsten sind hier zu nennen (418):

a) das Polizei-Reglement vom 15.1.1862;
b) das Polizei-Reglement vom 20.1.1873;
c) die Droschkenordnung vom 16.2.1905;
d) die Droschkenordnung von 1913.

Diese Polizeiverordnungen beinhalteten eine bis ins einzelne gehende "Reglementierung" des Droschkengewerbes (419).

Der Torwagenbetrieb wurde geregelt durch das Torwagenreglement von 1869, das durch die Polizeiverordnung über den Betrieb des Torwagen-Fuhrwerks vom 10.12.1881 abgelöst wurde (420).

Bis zum Erlaß des sogenannten "Kleinbahngesetzes" vom 28. Juli 1892 (421) unterlagen auch die schienengebundenen, nicht zu den Eisenbahnen gehörenden Verkehrsmittel (Straßenbahn) keiner besonderen gesetzlichen Regelung. Die maßgebende Genehmigungsbehörde war das Berliner Polizeipräsidium, das wiederum von den Entscheidungen des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten abhängig war (422). Die rechtlichen Grundlagen bildeten die §§ 37 u. 76 der Reichsgewerbeordnung sowie die Polizeiverordnung, betreffend den Betrieb der Pferdeeisenbahnen, vom 27. Mai 1865 (423). Daneben hatte bis zum 1.1.1876 die Königliche Ministerial-Bau-Commission als Vertreterin des Fiskus, des Eigentümers der meisten Berliner Straßen, die Zustimmung zur Benutzung der Straßen für Pferdebahnanlagen zu geben. Die beiden angegebenen Behörden waren die wichtigsten Stellen, die Aufzählung ist also nicht vollständig (424).

Erst durch das genannte Gesetz erhielten die Pferde- und später die elektrischen Straßenbahnen ihr eigenes Recht; die U-Bahn fiel ebenfalls unter dieses Gesetz (425). Obwohl es für den ganzen preußischen Staat geschaffen war, enthielt es zwei Sondervorschriften für Berlin: 1. die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb einer Straßenbahn erteilte der Berliner Polizeipräsident (sonst der Regierungspräsident)(426); 2. zur Anlage von Bahnen in den Straßen Berlins war die königliche Genehmigung notwendig (427).

Neben diesem Gesetz hatten Polizeiverordnungen hinsichtlich Straßenbahn und U-Bahn nur eine untergeordnete Bedeutung.

2. Durchführung staatlicher Verkehrspolitik

Die staatliche Tätigkeit in bezug auf Omnibusse, Droschken und Torwagen beschränkte sich im wesentlichen auf straßenpolizeiliche Maßnahmen, war also nicht auf die Durchsetzung einer bestimmten Zielsetzungen unterliegenden Nahverkehrspolitik gerichtet. Der in der Tätigkeit des Polizeipräsidenten verkörperte staatliche Einfluß auf die genannten Verkehrsmittel ging nur insofern über die gekennzeichnete Grenze hinaus, als sie die Zahl der Unternehmer unter gewisser Kontrolle hielt. Gerade im Omnibus- und Droschkengewerbe bestand die Gefahr, daß bei - im Vergleich etwa zur Straßenbahn - niedrigen Investitionsmitteln eine Vielzahl kleiner, wenig leistungsfähiger Unternehmer im öffentlichen Nahverkehr Gewinnchancen suchten. Eine solche Entwicklung wäre durchaus nachteilig für den Groß-Berliner Nahverkehr gewesen, denn die sich bald herausbildenden umfangreichen Nahverkehrsaufgaben setzten, wie die tatsächliche Entwicklung zeigte, leistungsfähige Großbetriebe des öffentlichen Nahverkehrs voraus.

Da die Betriebseröffnung sowohl im Omnibus- wie im Droschkenwesen an eine polizeiliche Genehmigung gebunden war, konnte die Unternehmerzahl nach oben in gewissen, durch die Gewerbefreiheit gesetzten Grenzen, manipuliert werden. Bis 1885 z.B. wurde die Erlaubnis für die Eröffnung neuer Omnibuslinien von einer Prüfung des Bedürfnisses und der Ertragsfähigkeit abhängig gemacht, ein Verfahren, das wegen seines Widerspruchs zur Gewerbefreiheit fallen gelassen werden mußte (428). Später wurde die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des neuen Unternehmers bei Erteilung der Genehmigung berücksichtigt, um zu verhindern, daß Unternehmer ohne genügende Geldmittel einen unzulänglichen Verkehrsbetrieb eröffneten (429). Zu dieser Politik der möglichsten Beschränkung der Unternehmerzahl gehörten z.B. auch die Bemühungen um 1866 und später, Droschkengroßbetriebe zu schaffen, wie auch die mehrmaligen Konzessionssperren.

Die Tätigkeit des Staates konzentrierte sich bei den Straßenbahnen sowohl vor als auch nach Erlaß des Kleinbahngesetzes auf die beiden Grundgesichtspunkte: Konzessionserteilung und Beaufsichtigung der Betriebsführung (letztere vorwiegend aus polizeilichen Gründen). Im Rahmen dieser Arbeit interessiert nur der erste Gesichtspunkt, da er allein Auskunft über Art und Umfang staatlicher Eingriffe in die wirtschaftliche Entscheidungsfreiheit der privaten und kommunalen Verkehrsunternehmungen gibt. Grundsätzlich bestanden durch das Mittel der Konzessionserteilung zwei Möglichkeiten der Einflußnahme auf die Straßenbahnunternehmungen: 1. durch die Entscheidung, ob überhaupt eine Konzession verliehen wurde, 2. durch Art und Inhalt der in der Konzession festgelegten Bedingungen für den Bau und Betrieb einer Straßenbahn.

Schwere Vorwürfe machte Hegemann (430) der preußischen Nahverkehrspolitik, der er vorwarf, durch ihre "Verkehrsfeindlichkeit" der Straßenbahn lange Zeit den Zugang in das Stadtinnere Berlins verwehrt zu haben, so daß sich die Straßenbahn in Berlin erst mit "jahrzehntelanger Verspätung" entwickelt habe. Hegemann machte m.a.W. den Staatsbehörden den Vorwurf, daß das Konzessionsrecht mißbraucht

wurde, indem keine Genehmigungen erteilt wurden. Hinsichtlich der Erschließung des Stadtinnerns durch Straßenbahnen ist Hegemann recht zu geben; die GBS hatte beträchtliche Widerstände der Staatsbehörden zu überwinden, um ihre Linien auch in das Innere Berlins hineinführen zu können. Soweit es sich jedoch um die Erschließung der äußeren Berliner Stadtteile handelte, kann von einer regelrechten Verkehrsfeindschaft der preußischen Regierung zum Beginn der 70er Jahre nicht gesprochen werden. Daß auch in diesen Gebieten anfangs gewisse Hemmungen in der Entwicklung der Straßenbahnen vorhanden waren, ist zwar nicht zu leugnen, beruhte aber in erster Linie auf Kompetenzstreitigkeiten zwischen staatlichen und kommunalen Behörden, die auf noch fehlender gesetzlicher Regelung der Zuständigkeiten hinsichtlich der ganzen Materie des Straßenbahnwesens zurückzuführen waren. Ein Beispiel für diese Hemmungen bildet die komplizierte Entstehungsgeschichte der GBS(431). Diese Entstehungsgeschichte war Ausdruck des noch weitgehend ungelösten Problems des Verhältnisses von Staat und Stadt in bezug auf Nahverkehrsangelegenheiten. Genauso verhielt es sich grundsätzlich mit späteren Hemmungen in der Berliner Straßenbahnentwicklung; diese Hemmungen erreichten ihren Höhepunkt zwischen 1900 und 1911, den Jahren sehr kritischer Beziehungen zwischen der Stadt Berlin und der GBS. In dem 1897/98 zwischen der GBS und der Stadt Berlin abgeschlossenen Vertrag hatte die Stadt der Straßenbahngesellschaft die Benutzung der Straßen bis 1919 gestattet und sich verschiedene Rechte in bezug auf die Gesellschaft bei Ablauf der städtischen Zustimmung vorbehalten (z.B. Übergang des Bahnkörpers auf die Stadt). Die GBS hatte eine längere Zustimmungsdauer erstrebt, aber nicht bewilligt erhalten. Dagegen erhielt die GBS auf ihr Betreiben im Jahre 1900 die staatliche Genehmigung bis zum 31.12.1949(432). Die Stadt Berlin, die hierbei von den staatlichen Stellen völlig übergangen wurde, fühlte sich hintergangen und fürchtete außerdem um ihre am 1.1.1920 der GBS gegenüber fälligen Rechte. Sie antwortete daher mit dem Beschluß der Stadtverordnetenversammlung im Jahre 1900, der GBS keine Zustimmung mehr für neue Straßenbahnlinien zu erteilen, sondern alle künftigen Straßenbahnlinien nur noch selbst zu bauen und zu betreiben(433). Hierdurch wurde der weitere Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes lange Zeit lahmgelegt, da die GBS ihrerseits mit allen ihr zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln gegen städtische Straßenbahnlinien vorging. Das alles beruhte also letztlich auf dem staatlichen Vorgehen bei der Konzessionserteilung im Jahre 1900, dem zumindest der Vorwurf gemacht werden konnte, daß die Stadt nicht gehört worden war, deren Interesse doch in einem hohen Maße beteiligt war.

Insgesamt gesehen kann gesagt werden, daß den staatlichen Konzessionserteilungen keine besondere wirtschaftspolitische Konzeption zugrunde lag, sondern verkehrspolizeiliche Rücksichten im Vordergrund standen. So weigerte sich z.B. der Polizeipräsident im Jahre 1900, der Stadt die grundsätzliche Genehmigung für ein von ihr geplantes städtisches Straßenbahnnetz zu geben mit der Begründung, daß ein so globales Projekt das öffentliche Verkehrsbedürfnis nicht genügend berücksichtige(434). Seit dem Erlaß des Kleinbahngesetzes war es dem

Polizeipräsidenten außerdem zur Pflicht gemacht worden, die finanzielle Grundlage einer geplanten Straßenbahnunternehmung zu prüfen (435).

Wie weit der Staat gewillt war, nach erteilter Konzession auf die unternehmerischen Entscheidungen im einzelnen einzuwirken, geht am besten aus den Konzessionsbedingungen hervor. Eindeutig an erster Stelle standen hier polizeiliche Gesichtspunkte. Die Einflußnahme auf die Wirtschaftspläne beschränkte sich auf ein Mindestmaß, insbesondere seit Erlaß des Kleinbahngesetzes. Gegenstand lenkender öffentlicher Eingriffe waren Fahrplan und Tarif. Im Verwaltungsbericht des Berliner Polizeipräsidiums für die Jahre 1871-1880 heißt es (S. 556), daß Fahrpläne und Tarife "festgesetzt" wurden. Aus dieser Formulierung ist nicht genau zu entnehmen, ob die Fahrpläne und Tarife diktiert wurden oder nur die betreffenden Vorschläge der Straßenbahnunternehmungen einer Genehmigung bedurften und sodann als festgesetzt galten. Der zweite Fall ist als der wahrscheinlichere anzusehen, wie sich aus weiteren Ausführungen über die Frage der Tarifbildung in dem genannten Verwaltungsbericht (Seite 558 f.) entnehmen läßt. Das seiner Tendenz nach nur auf eine Mindesteinwirkung auf die wirtschaftlichen Belange der Straßenbahnen gerichtete Kleinbahngesetzt (436) bewirkte eine Verminderung der Regulierungen der Wirtschaftspläne der Straßenbahnen durch den Polizeipräsidenten.

In der der GBS am 4.5.1900 erteilten Konzession wurde ihr auf fünf Jahre Freiheit in der Tarifgestaltung gewährt. Nach Ablauf dieser Frist sollten nur die Höchstpreise der Genehmigung unterliegen. Die Fahrpläne bedurften der Genehmigung; besondere Auflagen für die Fahrplangestaltung waren in der Konzession nicht vorgesehen (437).

Hinsichtlich der staatlichen Nahverkehrspolitik in bezug auf die Berliner U-Bahn ist festzustellen, daß sie eine mögliche frühzeitigere Entwicklung der U-Bahn verhinderte. Damit ist aber nicht gesagt, daß dieses Verhalten zugleich in jeder Beziehung falsch war, da die Entwürfe der Firma Siemens u. Halske aus dem Jahre 1880 für eine elektrische Hochbahn offensichtlich technisch noch nicht ausgereift waren.

Die spezielle U-Bahnpolitik des Staates läßt sich wiederum aus den in der Konzession (438) enthaltenen Bedingungen entnehmen. Sie entsprachen in etwa denen einer Straßenbahnkonzession und gaben daher in erster Linie Vorschriften für die bauliche Anlage im Interesse der öffentlichen Sicherheit. Die Festsetzung der Tarife wurde der Unternehmerin für die Dauer von sieben Jahren von Betriebseröffnung an überlassen. Danach bedurften sie der Genehmigung des Polizeipräsidiums, jedoch nur in bezug auf den Höchstbetrag der Fahrpreise. Für die Aufstellung der Pläne wurde der Gesellschaft für die ersten drei Betriebsjahre freie Hand gelassen.

II. Der Staat als Nahverkehrsunternehmer

Zunächst ist festzustellen, daß in der vorliegenden Beobachtungsperiode der Staat außer in Berlin nur noch in Hamburg als Nahverkehrsunternehmer auftrat. Der Fall staatlicher Unternehmertätigkeit auf diesem Sektor des Verkehrs stellte somit die große Ausnahme dar.

Es muß betont werden, daß das Tätigwerden des Staates im Berliner Nahverkehr durch den Betrieb der S-Bahn keiner einheitlichen Konzeption entsprungen war. Es war also nicht so, daß der Staat ungelöste Nahverkehrsprobleme vorfand und zu ihrer Lösung den Aufbau eines eigenen Schnellbahnnetzes betrieb; das ergibt sich deutlich aus der Entstehungsgeschichte der Ring- und der Stadtbahn. Erst als die Bedeutung der staatlichen Bahnen für den Nahverkehr Groß-Berlins deutlich wurde, entstand nach und nach eine einheitliche staatliche Nahverkehrspolitik. Diese war im wesentlichen von sozialen und siedlungspolitischen Gesichtspunkten getragen. Es kann dem Staat das Lob ausgesprochen werden, die S-Bahn nicht als Finanzquelle betrachtet, sondern ganz in den Dienst der Allgemeinheit gestellt zu haben. Die Staatsbahnen in Groß-Berlin waren nie eine gewinnbringende Unternehmung (439).

Neben dem großzügigen Ausbau des Netzes der Vorortbahnen war es vor allem die Politik niedriger Fahrpreise, die die vom Staat als Nahverkehrsunternehmer verfolgte Verkehrspolitik auszeichnete. Trotz des sehr hohen Kapitalaufwandes für die Anlage der S-Bahn wurden Einzelfahrpreise gebildet, die kaum von einem anderen öffentlichen Nahverkehrsmittel unterboten werden konnten, während die ermäßigten Preise (Zeitkarten aller Art) sogar weit unter denjenigen der übrigen Verkehrsmittel lagen. Diese Tarifpolitik bedeutete den Verzicht auf die Verzinsung des für die staatlichen Nahverkehrsbahnen eingesetzten Kapitals, zeitweise sogar den Verzicht auf die Beträge für Rückstellungen und Abschreibungen, die aus den Überschüssen der Gesamtunternehmung der preußischen Staatsbahnen aufgebracht werden mußten (440). Diese Tarifpolitik hat denn auch z.T. zu der Kritik geführt, daß hier zu weitgehende Zugeständnisse gemacht worden seien und daß den übrigen Verkehrsteilnehmern des Staatsbahnverkehrs ungerechtfertigte "Zuleistungen" zum Berliner Verkehr aufgebürdet wurden (441). Die Kritiker standen aber in verschiedenen Fällen den übrigen öffentlichen Nahverkehrsmitteln Groß-Berlins nahe, so daß ihre Kritik wohl nicht ganz unparteiisch war (442).

Wird nach dem Einfluß der staatlich betriebenen Bahnen auf die Wirtschaftspläne der anderen öffentlichen Verkehrsmittel gefragt, so scheint der Einfluß auf die Tarifgestaltung am wichtigsten gewesen zu sein. Die Tarifermäßigungen auf den Straßenbahnen bis zur Jahrhundertwende, allerdings in erster Linie auf den Strecken, auf denen Straßenbahn und S-Bahn tatsächlich Konkurrenten waren, beruhten nicht zuletzt auf der Fahrpreissetzung der staatlichen Bahnen.

III. Zusammenfassung

Bei einer Zusammenfassenden Charakterisierung der staatlichen Einwirkung auf die Berliner Nahverkehrswirtschaft kann gesagt werden, daß sie in bezug auf die privaten Nahverkehrsunternehmungen eine Politik verfolgte, die sich "auf das geringste Maß dessen, was für die Sicherung der öffentlichen Interessen notwendig ist", beschränkte (443). Bei den "öffentlichen Interessen" handelte es sich dabei in erster Linie um polizeiliche, nicht um wirtschaftliche. Es ging also weniger um die Beeinflussung der privaten Wirtschaftspläne (als Ziel der Einwirkungen), auch wenn im Endeffekt aus den staatlichen Maßnahmen eine Beeinflussung der Wirtschaftspläne resultierte.

Auch bei der staatlichen Nahverkehrspolitik in bezug auf die eigenen Nahverkehrsmittel wird nicht davon gesprochen werden können, daß sie bewußt auf die Beeinflussung der Wirtschaftspläne anderer Verkehrsmittel ausgerichtet war. Aber die staatliche Nahverkehrspolitik setzte hier in ihren Tarifen Daten für die Wirtschaftspläne der privaten Unternehmer, die letztere hinnehmen mußten. Hier ging der Staat, wenn auch wohl nicht geplant, so doch im faktischen Ergebnis mit marktkonformen Mitteln zur Beeinflussung der privaten Nahverkehrswirtschaft vor.

C. Kommunen und öffentlicher Nahverkehr

I. Die Verkehrspolitik im Rahmen öffentlicher Einflußnahme auf die privaten Nahverkehrsunternehmer

1. Rechtliche Grundlagen der Eingriffe

Omnibusse, Droschken und Torwagen unterstanden - wie bereits erwähnt - nicht der städtischen Verwaltung (444). Eine Mitwirkung an der Gestaltung der Betriebsführung bei diesen Verkehrsmitteln kam nur so weit in Frage, als städtische Behörden vom Polizeipräsidium gutachtlich herangezogen wurden.

Eine direkte Einflußnahme städtischer Behörden fand nur auf die nicht staatlichen, schienengebundenen Verkehrsmittel, also auf Straßenbahnen und U-Bahn statt. Sie beruhte auf dem städtischen Eigentum an den öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen, zu deren Benutzung die schienengebundenen Verkehrsmittel die Zustimmung der Stadt brauchten. Vor dem 1. 1. 1876 befanden sich die Straßen Berlins überwiegend im Eigentum des Fiskus; bis zu diesem Zeitpunkt kam daher die Zustimmung Berlins nur insofern in Betracht, als städtische Straßen benutzt werden sollten. Allerdings war die Rechtslage umstritten (445).

Das Kleinbahngesetz von 1892 setzte fest, daß, soweit ein öffentlicher Weg von einer Kleinbahn (Straßenbahn, U-Bahn) benutzt werden sollte, der Unternehmer die Zustimmung des zur Unterhaltung des Weges Ver-

pflichteten einzuholen hatte (446). Damit war das Zustimmungsrecht der Stadt Berlin (und der anderen Kommunen Groß-Berlins, soweit sie wegeunterhaltspflichtig waren) zur Anlage und zum Betrieb von Straßenbahnen und U-Bahnen auch gesetzlich verankert. Über den Inhalt einer solchen Vereinbarung zwischen Stadt und Verkehrsunternehmer über die Zustimmung der Stadt (Zustimmungsvertrag) brachte das Gesetz von 1892 keine zwingenden Vorschriften. Der Inhalt blieb freier Übereinkunft der Vertragschließenden überlassen.

2. Die Beeinflussung der Wirtschaftspläne von Straßenbahnen und U-Bahn durch das Instrument der Zustimmungsverträge

Es sei zunächst auf die wirtschaftspolitischen Eingriffe aus dem Gebiet des Straßenbahnwesens eingegangen. Als repräsentativ für die Einwirkung der einzelnen Kommunen von Groß-Berlin auf die Straßenbahnen können die zwischen der Stadt Berlin und der GBS abgeschlossenen Zustimmungsverträge herangezogen werden, weil einerseits die Straßenbahnentwicklung in Groß-Berlin weitgehend mit der Entwicklung der GBS gleichzusetzen ist und andererseits sich die sonstigen Kommunen die zwischen Berlin und der GBS abgeschlossenen Verträge zum Vorbild nahmen.

Über die allgemeinen Ziele der von der Stadt Berlin verfolgten Nahverkehrspolitik in bezug auf Straßenbahnen, die mit Hilfe des Instrumentes der Zustimmungsverträge erreicht werden sollten, gibt der städtische Verwaltungsbericht für die Jahre 1882-1888 Auskunft (447). Diese Ziele waren:

a. Förderung eines weiteren Ausbaues des Straßenbahnnetzes,
b. Sicherung eines "bestimmenden" Einflusses auf die Entwicklung des Straßenbahnwesens,
c. Sicherung eines "dauernden wirthschaftlichen Nutzen(s)" für die Stadt (gemeint ist wohl die Erhebung von Abgaben).

Zustimmungsverträge zwischen der Stadt Berlin und der GBS wurden in den Jahren 1871, 1880, 1884 (Nachtragsvertrag zum Vertrag von 1880), 1897/98 und 1911 abgeschlossen (448).Hierin wurde auf die für das Angebot von Betriebsleistungen wichtigen Faktoren: Linienführung, Fahrplangestaltung und Tarif in zweierlei Weise Einfluß genommen, indem sowohl die Entscheidungsfreiheit der Straßenbahngesellschaft zur beliebigen Änderung der drei Faktoren durch die Pflicht zur jeweiligen Einholung einer Genehmigung eingeschränkt, als auch bestimmte Daten für die Wirtschaftspläne der Straßenbahngesellschaft gesetzt wurden.

Im einzelnen war der Genehmigungsvorbehalt folgendermaßen geregelt: Der Vertrag von 1871 ließ der Straßenbahngesellschaft hinsichtlich der Fahrplangestaltung zwar (mit einer kleinen Ausnahme (449)) freie Hand, durch den Vertrag von 1880 wurde aber auch sie der Zustimmung des Magistrats unterworfen (450). Die Linienführung unterlag von jeher der Zustimmung des Magistrats. Bei den Tarifen behielt er sich im Vertrag von 1871 die Festsetzung der Maximalpreise vor (451), und machte seit dem Vertrag von 1880 die Feststellung des Tarifs von seiner Zustim-

mung abhängig (452).

Alle diese ausbedungenen Einwirkungsmöglichkeiten waren auf künftige Zeit berechnet und inhaltlich noch unbestimmt. Hierin lag ihre Schwäche. Da jeweils auch die Genehmigung des Polizeipräsidenten bei Änderung der Linien-, Fahrplan- und Tarifgestaltung nötig war, konnte die Gesellschaft bei geschicktem Vorgehen den Wünschen der Stadt ausweichen, indem sie eine ihr genehme Entscheidung des Polizeipräsidenten erwirkte. Versagte die Stadt dieser Entscheidung ihre Zustimmung, so konnte die Gesellschaft das in dem Kleinbahngesetz von 1892 geregelte sogenannte "Ergänzungsverfahren" beantragen, ein Verfahren, in dem ein Beschluß einer der Stadt Berlin übergeordneten Behörde die Zustimmung der Stadt ersetzen konnte. So blieb der Stadt in manchen Fällen nichts anderes übrig, als ebenfalls ihre Zustimmung zu geben, um das bei einem negativen Ausgang dem Ansehen der Stadt schadende Ergänzungsverfahren zu verhindern. Bei besserer Zusammenarbeit zwischen Polizeipräsidium und städtischen Behörden hätte eine solche Entwicklung der Dinge verhindert werden können.

Wichtiger als dieses Genehmigungsrecht, bei dessen Ausübung die Wünsche der Stadt unter Umständen von der Gesellschaft vereitelt werden konnten, war daher die Auferlegung unmittelbarer Verpflichtungen hinsichtlich der drei Faktoren des Angebots von Betriebsleistungen. Hierdurch konnte die Stadt direkten und effektiven Einfluß auf die wirtschaftlichen Leistungen der Gesellschaft nehmen.

Hinsichtlich der Linienführung verpflichtete bereits der Vertrag von 1871 die Gesellschaft, bestimmte Linien zu erbauen (453). Später ging die Stadt u.a. so vor, daß sie die Zustimmung für beantragte neue Linien von der Anlage der von ihr gewünschten Strecken abhängig machte. Sie konnte dadurch erreichen, daß auch weniger verkehrsreiche Stadtteile Straßenbahnverbindungen bekamen, die bei dem erwerbswirtschaftlichen Rentabilitätsstreben der Straßenbahngesellschaft sonst nicht oder nicht so schnell eingerichtet worden wären (454). In den Verträgen von 1897/98 und 1911 behielt sich die Stadt das Recht vor, von der Gesellschaft in einem bestimmten Umfang den Neubau von Straßenbahnlinien zu verlangen (455). Die Stadt machte von diesem Recht auch Gebrauch (456). Ebenso mußte sich die Gesellschaft auf Verlangen der Stadt (Vertrag von 1880) die Mitbenutzung ihrer Linien (auf je einer Linie insgesamt 400 m) durch fremde Straßenbahnunternehmer gefallen lassen (457). Im Vertrag von 1911 wurde das Mitbenutzungsrecht noch erweitert.

Hinsichtlich der Fahrplangestaltung machte der Vertrag von 1871 gewisse Vorschriften für die Zugfolge in den Frühstunden (458). In den Verträgen von 1897/98 und 1911 behielt sich die Stadt die Anordnung einer schnelleren Wagenfolge auf einzelnen Linien vor (459).

Bis zum Zustimmungsvertrag von 1897/98 hatte die Stadt der Gesellschaft hinsichtlich der Tarifgestaltung und Fahrpreishöhe weitgehende Freiheit gelassen. Sie hatte sich nur die Festsetzung von Maximalfahrpreisen vorbehalten (Vertrag von 1871) sowie der Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt, an Sonn- und Feiertagen keine erhöhten Fahrpreise zu verlangen (Vertrag von 1880). Im Zustimmungsvertrag von

1897/98 jedoch wurde die Gesellschaft zur Einführung des 10-Pf-Einheitstarifs verpflichtet, den die Gesellschaft ab 1.1.1901 anwendete. Sie war weiter zur Ausgabe von allgemeinen Zeit- und Schülerzeitkarten für jede Linie sowie von Arbeiterkarten für die Früh- und Abendstunden zu ermäßigten Preisen verpflichtet. Diese letzteren Verpflichtungen brachten aber für die Gesellschaft auf dem Tarifgebiet nichts Neues, da solche Fahrpreisermäßigungen bereits vorhanden waren. Die Auferlegung des 10-Pf-Einheitstarifs war der wohl stärkste Eingriff in die Wirtschaftsgebarung der Straßenbahngesellschaft und war von dieser auch nur sehr widerstrebend hingenommen worden.

Im Vertrag von 1911 wurde der 10-Pf-Einheitstarif bekräftigt, allerdings auch die Teilstreckenfahrpreise für die inzwischen von der GBS mit ihren Tochterunternehmungen eingerichteten Anschlußbetriebslinien mit einer Staffelung bis zu 20 Pf genehmigt.

An sonstigen städtischen Eingriffe in die Wirtschaftspläne der Straßenbahngesellschaft sind insbesondere die an die Stadt zu leistenden Abgaben zu erwähnen. Der Vertrag von 1871 gestattete noch die unentgeltliche Benutzung der Berliner Straßen durch die Gesellschaft, im Vertrag von 1880 wurde jedoch erstmalig eine Abgabe an die Stadt als "Entschädigung"(460) für die von ihr gewährte Zustimmung der Benutzung ihrer Straßen vereinbart. Sie wurde von der Bruttoeinnahme berechnet und betrug bei einer Jahreseinnahme bis zu 6 Mio. Mark 4%; bei höheren Jahreseinnahmen erhöhte sich der Prozentsatz der Abgabe und erreichte 8% bei einer Einnahme von 15 und mehr Mio. Mark (461). Seit 1895 erhielt die Stadt gemäß dieser Regelung jährlich 8% von der Bruttoeinnahme (462). Im Vertrag von 1897/98 wurde die Abgabe dahingehend modifiziert, daß von der jährlichen Bruttoeinnahme 8% abzuführen waren; außerdem hatte die Gesellschaft zusätzlich eine Gewinnabgabe zu zahlen, die nach hier nicht näher zu erörternden Grundsätzen berechnet wurde. Die Gewinnbeteiligung wurde im Vertrag von 1911 noch etwas erweitert (463).

Zu der Abgabe von den Bruttoeinnahmen ist zu bemerken, daß sie nur von den Einnahmen derjenigen Straßenbahnlinien zu zahlen war, die in Straßen verliefen, für die Berlin unterhaltspflichtig war. Neben diesen Hauptabgaben waren noch einige andere Zahlungen zu leisten, die hier aber weniger interessieren.

Die Stadt Berlin erhielt z.B. in den Jahren 1903-1906 jeweils eine Einnahme von 2,09 - 2,54 - 2,88 u. 3,25 Mio. Mark aus den Abgaben der Straßenbahnunternehmungen (und der Hochbahngesellschaft)(464).

Wenn die regulierenden Eingriffe in den privaten Straßenbahnsektor vom Ende unserer Beobachtungsperiode her noch einmal überblickt werden, so zeigt sich, daß manche der GBS auferlegte Verpflichtung doch nur auf dem Papier stand oder von der Straßenbahngesellschaft mehr oder weniger abgeschwächt werden konnte. Jedenfalls war auch die Stadt mit dem Umfang ihres Einflusses auf die Unternehmung nie zufrieden. Es sollen nur einige Beispiele dafür angeführt werden, wie verschiedene Verpflichtungen der GBS tatsächlich realisiert wurden: a. durch Kapitalerhöhungen konnte die GBS den Gewinnanteil der Stadt schmälern (465); b. durch schiedsgerichtliches Urteil vom 28.6.1908 (466) mußte

die GBS zwar den städtischen Bahnen die Mitbenutzung ihrer Gleise gewähren, erreichte aber, daß die Stadt den aus der Mitbenutzung der Straßenbahngesellschaft entstandenen, einschließlich des aus der Verkehrsentziehung verursachten Schadens ersetzen mußte (467); c. den ihr auferlegten 10-Pf-Tarif umging die Straßenbahngesellschaft in gewisser Weise durch Einrichtung der Anschlußbetriebslinien mit Fahrpreisen bis zu 20 Pf.

Bei der Besprechung der städtischen Beeinflussung der Wirtschaftspläne der U-Bahn durch Zustimmungsverträge kann kurz verfahren werden, da diese sich auf einige wenige Punkte beschränkte.

Es wurden Zustimmungsverträge abgeschlossen zwischen der Firma Siemens u. Halske (468) und:

a. Berlin am 25.6./18.7.1895,
b. Schöneberg am 18.10./5.11.1895,
c. Charlottenburg am 23.5./30.6.1896 u. 30.1.1897 (469).

Da Charlottenburg und Schöneberg den Berliner Vertrag weitgehend als Vorbild übernommen hatten, genügt eine Betrachtung des Berliner Vertrages. Dieser setzte der Hochbahngesellschaft im wesentlichen drei konkrete wirtschaftliche Daten, und zwar hinsichtlich: a. Zugfolge, b. Abgabe an die Stadt, c. Erwerbsrecht der Stadt in bezug auf die U-Bahnunternehmung.

Durch Festlegung eines 5-Minutenabstandes der Zugfolge in beiden Fahrtrichtungen (470) wurde die Menge der angebotenen Betriebsleistungen weitgehend bestimmt.

Die jährliche Abgabe der Hochbahngesellschaft an die Stadt in Form eines progressiven Prozentsatzes von der innerhalb der Stadtgrenzen Berlins erzielten Bruttoeinnahme (471) wurde als Gegenleistung der Unternehmung für die Zustimmung der Stadt zur Benutzung ihrer Straßen für Anlage und Betrieb der U-Bahn aufgefaßt.

Schließlich hatte sich die Stadt das Recht des entgeltlichen Erwerbs der U-Bahnunternehmung vorbehalten; dieses Recht konnte jedoch erst nach 30 Jahren (berechnet nach dem Datum der staatlichen Genehmigung vom 15.3.1896) geltend gemacht werden.

Hinsichtlich der Fahrpreisgestaltung wurde der Hochbahngesellschaft völlig freie Hand gelassen.

Aus der Betrachtung des Vertragsinhalts ergibt sich die Tatsache, daß sich die Stadt mit einem Mindestmaß der Beschränkung der freien Unternehmerentscheidung im Interesse der Allgemeinheit begnügte. Der Grund dürfte der gewesen sein, daß die Stadt vor der Alternative stand, entweder bald oder in absehbarer Zeit keine elektrische Stadtschnellbahn zu erhalten, deren Notwendigkeit immer dringender wurde. Der U-Bahnunternehmer (Siemens u. Halske) hatte wegen seiner monopolistischen Stellung (472) eine gute Verhandlungsposition, da er stets mit dem Mittel der Verweigerung der geplanten Stadtschnellbahn arbeiten konnte.

II. Die Kommunen als Nahverkehrsunternehmer

Kommunale Nahverkehrsunternehmungen von einiger Bedeutung gab es in der Periode von 1865-1914 nur auf dem Straßenbahn- und U-Bahnsektor. Sie spielten im Rahmen des gesamten öffentlichen Nahverkehrs nur eine untergeordnete Rolle.

Das galt in erster Linie für die Straßenbahnen verschiedener kleiner Berliner Vororte. Auch kann den kommunalen Straßenbahnbetrieben der meisten dieser Orte kaum eine grundsätzliche Bedeutung zugemessen werden, da sie anscheinend nicht mehr bezweckten, als den aus wirtschaftlichen Gründen fehlenden Privatbetrieb zu ersetzen (473). Allerdings sind einige Kommunen im Laufe der Zeit zu einer grundsätzlichen Entscheidung für den kommunalen Straßenbahnbetrieb gelangt, nachdem die technische Entwicklung der elektrischen Straßenbahn einen befriedigenden Stand erreicht hatte (474) und die wirtschaftliche Lebensfähigkeit von den Privatunternehmern bewiesen worden war. Beispiele für diese grundsätzliche Entscheidung für den kommunalen Straßenbahnbetrieb sind der Kreis Teltow sowie die Stadt Spandau. Beide übernahmen den zunächst Privatunternehmern überlassenen Betrieb der Straßenbahnen, der Kreis Teltow z.B. "im Interesse der Gemeinden und der möglichst weitgehenden Befriedigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs"(475). In dieser Begründung kommt schon deutlich der Gedanke der Versorgungspflicht des Kommunalbetriebes zum Ausdruck.

In Berlin nahmen Kommunalisierungstendenzen auf dem Straßenbahnsektor ihren Ausgangspunkt von dem Beschluß der Stadtverordneten im Jahre 1900 (476), Straßenbahnlinien künftig nur noch selbst zu bauen und zu betreiben. Daß hiermit aber nicht zugleich ein grundsätzliches Bekenntnis für den kommunal betriebenen gesamten Nahverkehr verbunden war, ergibt sich daraus, daß weder an eine Kommunalisierung aller Straßenbahnen noch an eine der Omnibusunternehmungen sowie des gesamten U-Bahnbetriebs gedacht wurde. Vielmehr war der erwähnte Beschluß der Stadtverordneten das Ergebnis von mehr oder weniger zufälligen Tagesproblemen: Unmittelbare Anlässe waren der Streit mit der GBS und die Furcht der Stadt vor weiterer Zunahme der wirtschaftlichen Macht dieser Gesellschaft (477). Auch der Erwerb der Mehrzahl der Aktien der Berliner elektrischen Straßenbahnen AG im Jahre 1901 hatte ihren Grund darin, daß Berlin verhindern wollte, daß diese Unternehmung ebenfalls der GBS angegliedert wurde, weil das der GBS einen weiteren Machtzuwachs gebracht hätte (478). Die genannten Tagesprobleme führten immerhin dazu, daß die Frage der Kommunalisierung des gesamten Straßenbahnwesens an Aktualität gewann. So hatte z.B. die Stadt Berlin vor den Verhandlungen mit der GBS über die Beilegung der Gegensätze erwogen, die GBS oder zumindest deren Aktien zu erwerben (479). Im Vertrag mit der GBS von 1911 vereinbarte die Stadt auch zum erstenmal ein klar geregeltes Erwerbsrecht, das frühestens zum 1.1.1920 ausgeübt werden konnte (480).

Es kann zusammenfassend also kaum gesagt werden, daß die Kommunalisierungstendenzen in Berlin grundsätzlichen Erwägungen über die Versorgungsaufgabe der Straßenbahnen entsprangen, sondern die Folge

eines gewissen Machtkampfes zwischen Stadt und GBS waren.

Auch auf dem U-Bahnsektor überließ die Stadt Berlin zunächst Bau und Betrieb dem Privatunternehmertum. Die Stadt fühlte sich anfangs der 90er Jahre, als die von Privatunternehmern eingereichten Projekte elektrischer Stadtschnellbahnen ernsthaft diskutiert wurden, nicht in der Lage, einen solchen kostspieligen und risikoreichen Betrieb selbst in die Hand zu nehmen (481). Allerdings beschäftigte sich die Stadt Berlin bereits vor der Jahrhundertwende mit der Frage der Anlage eigener U-Bahnlinien (482). Bereits nach 1896 hatte die Städtische Verkehrs-Deputation (483) den Plan eines Netzes von U-Bahnlinien aufgestellt, wobei aber noch nicht entschieden war, ob und in welchem Umfang die Stadt selbst als Bau- und Betriebsunternehmer auftreten sollte (484). Dieses Projekt konnte zwar nicht verwirklicht werden, die Stadt blieb aber bei dem Gedanken, neben dem privaten auch einen städtischen U-Bahnbetrieb zu verwirklichen. Die Überlegung, daß die Stadt nicht auch wie auf dem Straßenbahnsektor einer einzigen mächtigen Privatunternehmung gegenüberstehen wollte, mag hierbei eine wichtige Rolle gespielt haben. So verfolgte die Stadt insbesondere das Projekt einer städtischen, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden U-Bahnlinie (aus der die heutige Linie C hervorging), deren Bau aber erst 1912 (485) nach mehrmals abgeänderter Linienführung (486) begann und die erst nach dem ersten Weltkrieg eröffnet wurde. Die starke Verzögerung des Baubeginns der schon kurz nach der Jahrhundertwende geplanten Bahn beruhte z. T. auf dem Einspruch der GBS, die auf Grund des mit der Stadt abgeschlossenen Zustimmungsvertrages in der städtischen U-Bahn eine unerlaubte Konkurrenzunternehmung sah. Das angerufene Schiedsgericht entschied 1908, daß Berlin der GBS den Schaden zu ersetzen habe, den die städtische U-Bahn der GBS zufüge (487). Unter diesen Umständen konnte die Stadt an einen Bau ihrer Bahn nicht denken. Erst nach Beilegung der Differenzen zwischen Stadt und GBS (1911) konnte die Stadt an die Verwirklichung ihres U-Bahnprojektes gehen.

Erfolgreicher waren Schöneberg, Wilmersdorf und Dahlem mit dem Bau einer U-Bahn gewesen. Die Frage nach dem Motiv, die Anlage einer solchen Bahn selbst in die Hand zu nehmen, kann zumindest für Wilmersdorf eindeutig dahingehend beantwortet werden, daß der Versuch, private Unternehmungen für die Anlage der Bahn zu gewinnen, fehlschlug, da das Projekt einen wirtschaftlichen Erfolg nicht versprach (488). Bei der Bedeutung, die der Bahn für die weitere Entwicklung von Wilmersdorf zugemessen wurde (489), blieb nichts anderes übrig, als die Anlage der Bahn selbst in die Hand zu nehmen. Ähnlich dürften die Dinge bei Schöneberg gelegen haben (490), da die Bahn etwa ab dem Viktoria-Luise-Platz durch fast unbesiedeltes Gelände führte.

III. Kommunale Zusammenschlüsse, ihre Nahverkehrspolitik und ihre verkehrspolitischen Zielsetzungen

Infolge der kommunalen Zersplitterung Groß-Berlins war auch eine einheitliche Nahverkehrspolitik gegenüber den privaten Verkehrsträgern nicht möglich. Die Stadt Berlin bemühte sich daher um die Schaffung einer freiwilligen Verkehrsgemeinschaft der Kommunen Groß-Berlins. Im Sommer 1907 wurde der Entwurf des Vertrages zur Bildung eines solchen Verbandes bekannt. In ihm sollten alle diejenigen Kommunen zusammengeschlossen werden, die mit der GBS und deren Tochterunternehmungen Zustimmungsverträge abgeschlossen hatten. Ziele dieses freiwilligen Verbandes sollten insbesondere sein, die Gesamtunternehmung der GBS zu übernehmen, andere Straßenbahnlinien im Bereich von Groß-Berlin zu erwerben und zu betreiben sowie neue Linien zu bauen und zu betreiben (491). Die Uneinigkeit der beteiligten Kommunen verhinderte jedoch das Zustandekommen dieses Verbandes.

Einen wichtigen Fortschritt in bezug auf eine Vereinheitlichung der Nahverkehrspolitik in Groß-Berlin brachte die Errichtung des kommunalen Zweckverbandes "Verband Groß Berlin" am 1.4.1912 durch Gesetz vom 19.7.1911 (492). Dieser Zweckverband, der die Städte Berlin, Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf, Deutsch-Wilmersdorf, Lichtenberg und Spandau sowie die Landkreise Teltow und Niederbarnim umfaßte (493), war auf Initiative der preußischen Regierung zustande gekommen und war somit ein Ausdruck aktiver staatlicher Nahverkehrspolitik (494).

Über die Motive des staatlichen Eingreifens gibt die Begründung zum Entwurf des Zweckverbandsgesetzes einige Auskunft (495). Es wird hier von "Gesundung" gesprochen, derer die Nahverkehrsentwicklung von Groß-Berlin bedürfe. Als Motiv des staatlichen Handelns kann somit eine Unzufriedenheit mit den Groß-Berliner Nahverkehrsverhältnissen angenommen werden, die sich wohl aus den häufigen Streitigkeiten zwischen Verkehrsunternehmungen und Kommunen einerseits sowie zwischen Kommunen über Nahverkehrsfragen andererseits und den hiermit verbundenen Nachteilen für die Ausgestaltung des Nahverkehrswesens ergab. Diese Streitigkeiten hatten oft ihre Ursache in den verschiedenen vertraglichen Vereinbarungen sowohl in den Verträgen einer Straßenbahnunternehmung mit mehreren Kommunen, deren Gebiete durchfahren wurden, wie auch in den Verträgen verschiedener Straßenbahnunternehmungen mit der einzelnen Kommune. Hier sollte ein Kommunalverband Abhilfe schaffen, indem für die Nahverkehrspolitik hinsichtlich Straßenbahn und U-Bahn nicht mehr eine Vielzahl von Kommunen mit oft gegensätzlichen Interessen, sondern nur noch eine einzige Instanz maßgebend sein sollte.

Das Zweckverbandsgesetz übertrug dem Verband hinsichtlich des Groß-Berliner Nahverkehrs die Aufgabe der "Regelung des Verhältnisses zu öffentlichen, auf Schienen betriebenen Transportanstalten mit Ausnahme der Staatseisenbahnen" (496). Der Zuständigkeit des Verbandes unterlagen also nur Straßenbahn und U-Bahn; S-Bahn, Omnibusse, Droschken und Torwagen waren seinem Wirkungsbereich entzogen. Aus der in

dem Gesetz generell formulierten Aufgabe ergab sich speziell für den Verband in unserer Beobachtungsperiode die Aufgabenstellung: Koordinierung der Nahverkehrspolitik in bezug auf Straßenbahn und U-Bahn durch einheitliche Gestaltung der Zustimmungsverträge und möglichster Ausschaltung entgegengesetzter kommunaler Interessen.

Die Haupttätigkeit des Zweckverbandes bestand - in den ersten beiden Jahren seines Bestehens - darin, die bauliche Entwicklung des Straßenbahn- und U-Bahnnetzes von Groß-Berlin zu fördern (497). Zum erstenmal in der Geschichte des Nahverkehrs von Groß-Berlin konnte diese bauliche Entwicklung nun grundsätzlich unter dem Gesichtspunkt der Interessen des ganzen Gebietes von Groß-Berlin verfolgt werden, während bisher die Sonderinteressen der einzelnen Kommunen dem hindernd im Weg gestanden hatten. Die Einheitlichkeit der Nahverkehrspolitik (498) wurde dadurch ermöglicht, daß alle bestehenden Straßenbahn- und U-Bahnunternehmungen, seien es kommunale oder private, bei Betriebserweiterungen (neue Linien, Linienverlängerungen) die Zustimmung des Zweckverbandes einholen mußten; ebenso bedurften neue Straßenbahn- oder U-Bahnunternehmungen seiner Zustimmung. Jetzt setzte nur noch eine Stelle die Bedingungen für die Zustimmung fest, nicht mehr eine Vielzahl von Kommunen. Neben der Einheitlichkeit im Vorgehen brachte die Verbandstätigkeit den weiteren Vorteil, daß in manchen Fällen erst sie den Bau einer Straßenbahnlinie durchsetzen konnte, der vorher an den widerstreitenden Interessen der beteiligten Gemeinden gescheitert war (499).

Hinter der Förderung des Ausbaues des Verkehrsnetzes der Straßenbahn und U-Bahn trat alle andere Tätigkeit des Zweckverbandes innerhalb der Beobachtungsperiode dieser Arbeit zurück. Zu erwähnen ist immerhin seine Mitwirkung bei der Fahrplangestaltung. Mit positiven Forderungen auf dem Tarifgebiet ist der Zweckverband, soweit ersichtlich, nicht hervorgetreten.

Irgendwelche Kommunalisierungstendenzen verfolgte der Zweckverband - soweit sich aus seinen Verwaltungsberichten ergibt (500) - in unserer Beobachtungsperiode noch nicht.

IV. Zusammenfassender Überblick über die Auswirkungen der öffentlichen Nahverkehrspolitik auf die Entwicklung des Nahverkehrs

1. Das Fehlen eines einheitlichen Trägers der Nahverkehrspolitik

Der größte Mangel der öffentlichen Nahverkehrspolitik in Groß-Berlin bestand in der Vielzahl der zuständigen öffentlichen Stellen, also in der mangelnden organisatorischen Koordinierung der öffentlichen Träger der Nahverkehrspolitik. Es standen einmal kommunale Institutionen staatlichen Organen gegenüber, zum anderen waren wegen der kommunalen Zersplitterung eine Vielzahl von Kommunalbehörden mit oft widerstreitenden Interessen vorhanden. Nur hinsichtlich der letzteren war durch die Bildung des Zweckverbandes eine Besserung in bezug auf die Koordinierung der Träger öffentlicher Nahverkehrspolitik ein-

getreten, aber das auch erst zu einem Zeitpunkt, als das Groß-Berliner Nahverkehrssystem schon weitgehend ausgebaut war. Der Zweckverband kam also zu spät, um den grundsätzlichen Aufbau des Groß-Berliner Nahverkehrs einheitlichen Prinzipien unterwerfen zu können; außerdem war er nur für einen Teil der Verkehrsmittel zuständig, konnte also eine den gesamten Nahverkehrskörper betreffende Verkehrspolitik nicht betreiben.

Aus der gleichzeitigen Zuständigkeit von Kommune und Staat ergaben sich tendenziell nachteilige Einflüsse auf die bestmögliche Versorgung des Nahverkehrsmarktes von Groß-Berlin. Beide Institutionen stimmten oft nicht in der Behandlung einer Nahverkehrsfrage überein, die Folge war, daß zumindest eine Verzögerung in der weiteren Verbesserung des Angebots von Betriebsleistungen eintrat. Ein charakteristisches Beispiel zeigt das Gemeinte: Zu Beginn des Jahres 1885 fehlte noch immer eine direkte Straßenbahnverbindung zwischen dem zum Fernbahnhof erhobenen Bahnhof Zoologischer Garten (15.10.1884) und dem Süden und Westen Berlins. Auf Veranlassung der zuständigen Polizeibehörde waren von der GBS zwar 1883 Gleisanlagen zur Verbindung zweier Straßenbahnlinien fertiggestellt worden, um die vom Publikum gewünschte Straßenbahnverbindung herzustellen. Die Stadt Charlottenburg, auf deren Gebiet die Verbindungsgleise verlegt worden waren, hatte jedoch hierzu ihre Einwilligung versagt, gegen die Entscheidung der Polizeibehörde Klage erhoben und durch Gerichtsurteil erwirkt, daß ihre Zustimmung notwendig sei. Die Verbindungsgleise mußten daher wieder entfernt werden (501).

Den überzeugendsten Beweis für die Unzulänglichkeit des Nebeneinanders kommunaler und staatlicher Träger der Nahverkehrspolitik erbrachte aber der durch die einseitige Konzessionsverlängerung durch den Staat verursachte Widerstreit zwischen der Stadt Berlin und der GBS. Es war sicher nicht günstig für die optimale Versorgung mit Leistungen der Verkehrsmittel, wenn die Stadt der GBS die Zustimmung für die Anlage neuer Straßenbahnlinien versagte. Ökonomisch gesehen dürfte auch die Anlage einzelner städtischer Straßenbahnlinien nicht vorteilhaft gewesen sein, da die GBS als eingespielte und durchrationalisierte Nahverkehrsunternehmung die gleichen Anlagen sicherlich wirtschaftlicher erstellt hätte.

2. Das Fehlen einheitlicher Prinzipien der Nahverkehrspolitik

Hauptsächlich aus dem Fehlen eines einheitlichen Trägers öffentlicher Nahverkehrspolitik ergab sich auch ein Fehlen einheitlicher Prinzipien für die Steuerung der Nahverkehrsentwicklung. Aber auch hinsichtlich der Verkehrspolitik des Berliner Polizeipräsidiums, des Trägers öffentlicher Nahverkehrspolitik mit Einfluß auf die meisten Verkehrsmittel, kann kaum von einer grundlegenden Konzeption für die Ausgestaltung des gesamten öffentlichen Nahverkehrs gesprochen werden. Die nahverkehrspolitischen Entscheidungen waren im großen und ganzen von Tagesfragen abhängig; außerdem wurden die Entscheidungen vorwiegend unter dem alleinigen Gesichtspunkt einer Ordnung des Straßenverkehrs gesehen.

Die eigentlich für die Lösung verkehrspolitischer Fragen sachlich und interessenmäßig zuständigen Kommunen wiederum konnten einen ausreichenden Einfluß zur Durchsetzung nahverkehrpolitischer Ziele nur auf Straßenbahn und U-Bahn ausüben. Damit war z.B. eine Koordinierung von Straßenbahn- und Omnibusverkehr nicht möglich. Aber auch soweit eine Einflußmöglichkeit auf die Verkehrsmittel gegeben war, konnten einheitliche verkehrpolitische Prinzipien für Groß-Berlin nicht verwirklicht werden, da die Macht der einzelnen Kommunen an der Gemeindegrenze endete. Die Kommunen machten sich gegenseitig z.T. die größten Schwierigkeiten bei der Anlage neuer Verkehrslinien (502).

Fehlte somit eine Gesamtkonzeption der öffentlichen Nahverkehrspolitik, als dessen nachteilige Folge z.B. auch die erst spät erfolgende Eröffnung der U-Bahn zu werten ist, so vermochte sie doch in einzelnen Beziehungen Positives zur besseren Versorgung mit Leistungen der öffentlichen Nahverkehrsmittel beizutragen. Als ein Hauptbeispiel kann die Durchsetzung des 10-Pf-Einheitstarifs bei der GBS angesehen werden.

ANHANG

I. OMNIBUSUNTERNEHMUNGEN IN GROSS-BERLIN VON GERINGER BEDEUTUNG

1. Omnibuslinie Spittelmarkt - Wilmersdorf. Betriebseröff. 1872. Unternehmer Rochel; später von Reymer u. Masch, dann vom Berliner Dampfstraßenbahn-Consortium übernommen; 1895 vom Fuhrunternehmer Thien erworben.

2. Omnibusunternehmung Weigel. In Betrieb 1877-1881.

3. Omnibusbetrieb des Berliner Dampfstraßenbahn-Consortiums. Die eine betriebene Linie wurde 1888 von Reymer u. Masch (vgl. S. 114) übernommen und ging 1895 in den Besitz des Fuhrunternehmers Thien über.

4. Omnibus der Terrain-Gesellschaft am Teltow-Kanal. Betriebseröff. 1908+.

5. Omnibuslinie in Steglitz. In Betrieb vom 20.4.1912 bis 1.8.1914+. Betriebsart: Oberleitungsomnibus.

6. Omnibuslinie in Wilmersdorf. In Betrieb 1912-1914.

7. Omnibuslinie Schöneberg (Ringbhf.) - II. Städtischer Friedhof (Eythstr.) Betriebseröff. 1913.

Nachtomnibusunternehmung:

8. Jentzen's Neue Berliner Nacht-Omnibus-Linie. Betriebseröff. 1898+. 1902 Übergang auf die Omnibus-Compagnie (Kniese).

+ Die Angaben sind nicht ganz sicher.

Die Angaben wurden unter Benutzung folgender Unterlagen zusammengestellt:

Zu 1.: Monographien deutscher Städte. Darstellung deutscher Städte in ihrer Arbeit in Wirtschaft, Finanzwesen, Hygiene, Sozialpolitik und Technik. Herausgegeben von Erwin Stein. Band V. Berlin-Wilmersdorf. 1913. S.178; Ausarbeitung eines "Stammbaumes" der Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) - im folgenden abgekürzt Stammbaum -; Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. V. Jahrgang 1888, Nr. 14, Berlin, 10.5.1888, S.121; Artikel: Neue Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft. In: Saling, 20. Auflage, für 1896/97, S.1449.

2.: Zweiter Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizeipräsidiums ..., a.a.O., S.409.

3.: Artikel: Neue Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft. In: Saling, 20. Auflage, für 1896/97, S.1149.

4.: Kiesslings Berliner Verkehr. A.a.O., Winter 1909/10, S.344; Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

5.: Kiesslings Berliner Verkehr. A.a.O., Winter 1912/13, S.301; Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

6.: Kiesslings Berliner Verkehr. A.a.O., Sommer 1913, S.310/11; Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

zu 7.: Kiesslings Berliner Verkehr. A.a.O., Sommer 1914, S.325; Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.
8.: Bericht über die Gemeinde-Verwaltung... 1895-1900. A.a.O. Zweiter Teil, S.40; Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 27.Jahrgang, Berlin 1903, S.338, 32. Jahrgang, Berlin 1913, S.473.

II. STRASSENBAHNUNTERNEHMUNGEN IN GROSS-BERLIN VON GERINGER BEDEUTUNG

1. Pferdebahnlinie der Westend-Gesellschaft (H.Quistorp u.Co). Betriebseröffnung 1.11.1871. Linie im Anschluß an die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn in Charlottenburg nach Westend. 1878 von der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn übernommen.

2. Dampfstraßenbahn Zoologischer Garten - Halensee (über den Kurfürstendamm), angelegt von der Kurfürstendamm-Gesellschaft, betrieben von der Firma Davy, Donath u.Co. Betriebseröffnung 5.5.1886. Später vom Berliner Dampfstraßenbahn-Consortium übernommen.

3. Dampfstraßenbahn von Schöneberg über Wilmersdorf nach Schmargendorf, betrieben von der Firma Reymer u. Masch. Betriebseröffnung Mai 1888. Ende 1888 vom Berliner Dampfstraßenbahn-Consortium übernommen.

4. Straßenbahn Spandau-Nonnendamm. Betriebseröffnung 30.9.1908. Bau- und Betriebsunternehmer Siemens u. Halske. 1907 Übernahme durch die "Elektrische Straßenbahn Spandau-Nonnendamm GmbH." 1910 Übernahme des Betriebs durch die Spandauer Straßenbahn, die seit 1909 die Anteile der Gesellschaft besaß.

5. Straßenbahn auf der Nonnendammallee. Betriebseröffnung 9.6. 1914. Eigentümer Siemens u. Halske u. Siemens-Schuckertwerke GmbH. Betriebsführung durch Berlin-Charlottenburger Straßenbahn.

Die Angaben wurden zusammengestellt unter Benutzung der Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O., 2.-4., 6.-11. Jahrgang, der Statistik der Kleinbahnen in Preußen und im Deutschen Reiche (Zeitschrift für Kleinbahnen 1904, Ergänzungsheft) sowie der Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reich für die Jahre 1903-1914 (Zeitschrift für Kleinbahnen 1905-1916, Ergänzungshefte).

Ergänzend wurden herangezogen: Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O.; ferner: Auskünfte des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

III. Droschkentarife (503)

a. Droschken ohne Fahrpreisanzeiger

1. Tarif vom 18.1.1866 (Datum der Polizeiverordnung)

	Personen			
	1	2	3	4
	Mark			
Tourfahrt (504)	0,50 (1) (505)	0,60 (1,20)	0,70 (1,40)	0,80 (1,60)
Zeitfahrt: bis zu 20 Min.	0,50 (1)	0,60 (1,20)	0,70 (1,40)	0,80 (1,60)
je weitere 5 Min. Zuschlag	0,10 (0,20)			

2. Tarif vom 25.7.1868 (Datum der Polizeiverordnung)

Droschken I. Klasse (506)	Mark
Zeitfahrt bis zu 20 Min.	1,00 (2,00)
je weitere 10 Min. Zuschlag	0,25 (0,50)

3. Tarif vom 1.3.1873

Droschken I. Klasse		Personen	
		1 u. 2	3 u. mehr
		Mark	
Tourfahrt:	bis 2 400 m	1,00	1,50
	je weitere 2 400 m Zuschlag	0,50	0,50
Zeitfahrt:	bis zu 15 Min.	1,00	1,50
	je weitere 15 Min. Zuschlag	0,50	0,50
Droschken II. Klasse:			
Tourfahrt:	bis 2 400 m	0,50	0,75
	je weitere 1 600 m Zuschlag	0,25	0,25
Zeitfahrt:	bis zu 15 Min.	0,50	0,75
	je weitere 10 Min. Zuschlag	0,25	0,25

Für Fahrten über den Polizeibezirk von Berlin hinaus besondere Fahrpreise.

4. Tarif vom 1.3.1874

Droschken I. Klasse: unverändert

Droschken II. Klasse:		Personen	
		1 u. 2	3 u. mehr
		Mark	
Tourfahrt:	bis 2 400 m	0,60	1,00
	weitere 2 400 m Zuschlag	0,40	0,50
	je weitere 2 400 m Zuschlag	0,50	0,50
Zeitfahrt:	bis zu 15 Min.	0,60	1,00
	weitere 15 Min.	0,40	0,50
	je weitere 15 Min. Zuschlag	0,50	0,50

5. Tarif vom 1.7.1880

Droschken I. Klasse:		Personen	
		1 u. 2	3 u. mehr
		Mark	
Zeitfahrt:	bis zu 15 Min.	1,00	1,50
	weitere, auch nur angefang. 15 Min.	0,50	0,50
	je weitere 15 Min. Zuschlag	0,50	0,50
Droschken II. Klasse:			
Zeitfahrt:	bis zu 15 Min.	0,60	1,00
	weitere, auch nur angefang. 15 Min.	0,40	0,50
	je weitere 15 Min. Zuschlag	0,50	0,50

Bei Fahrten über den Polizeibezirk von Berlin hinaus für beide Droschkenarten Fahrzeit doppelt berechnet; bei mehr als 2 Personen außerdem Zuschlag von 0,50 Mark.

6. Tarif vom 1.4.1905

Droschken II. Klasse:		Personen	
		1 u. 2	3 u. mehr
		Mark	
Entfernungstarif:			
	bis zu 15 Farbenabschnitten des Wegemessers (2 400 m)	0,60	1,00
	weitere, auch nur angefangene 15 Farbenabschnitte	0,40	0,50
	je weitere 15 Farbenabschnitte	0,50	0,50

Zeittarif:	bis zu 15 Min.	0,60	1,00
	weitere, auch nur angefang. 15 Min.	0,40	0,50
	je weitere 15 Min. Zuschlag	0,50	0,50

Der Zeittarif wurde nur dann angewendet, wenn die Droschke vom Fahrgast ausdrücklich auf Zeit angenommen wurde (§ 100 der Droschkenordnung von 1905).

Auf die Wiedergabe des Tarifs der Droschken I. Klasse vom 1.4. 1905 wird verzichtet, da diese Droschken innerhalb von 6 Monaten nach Inkrafttreten der Droschkenordnung von 1905 mit einem Fahrpreisanzeiger ausgestattet sein mußten (vgl. § 112, I der Droschkenordnung von 1905).

b. Droschken mit Fahrpreisanzeiger

7. Tarif vom 8.11.1892

	Droschken I. Klasse		Droschken II.	
	Grundtaxe 50 Pf	je weitere 10 Pf	Grundtaxe 50 Pf	je weitere 10 Pf
1-2 Pers. (507)	Taxe I		Taxe I	
a. Tage	bis 800 m	bis 400 m	bis 2000 m	bis 400 m
3-5 Pers.	Taxe II		Taxe II	
a. Tage	bis 600 m	bis 300 m	bis 1500 m	bis 300 m
1-5 Pers.	Taxe III		Taxe III	
außerh. d.	bis	bis	bis	bis
Droschk. Pol. Bez. Bln.	400 m	200 m	1000 m	200 m

8. Tarif vom 15.6.1896

	Droschken I. Klasse		Droschken II	
	Grundtaxe 50 Pf	je weitere 10 Pf	Grundtaxe 50 Pf	je weitere 10 Pf
1-2 Pers.	Taxe I		Taxe II	
a. Tage	bis 800 m	bis 400 m	bis 1600 m	bis 400 m
3-5 Pers.	Taxe II		Taxe II	
1-5 Pers.	bis	bis	bis	bis
außerh. d. Droschk. Pol. Bez. Bln. a. Tage	600 m	300 m	1200 m	300 m
1-5 Pers.	Taxe III		Taxe III	
nachts	bis 400 m	bis 200 m	bis 800 m	bis 200 m

9. Tarif vom 1.4.1905

Droschken I. Klasse (Pferde- u. Kraftdroschken einschl. Gepäckdroschken):

	Grundtaxe 50 Pf	je weitere 10 Pf
1-2 Pers., auch nach einer Reihe Berliner Vororte, am Tage	Taxe I bis 8 00 m	bis 400 m
3-5 Pers., 1-2 Pers. außerhalb des Landespolizeibezirks Bln. u. der unter Taxe I fallenden Vororte	Taxe II bis 600 m	bis 300 m
3-5 Pers. außerhalb des Landespolizeibez. Bln. u. der unter Taxe I fallenden Vororte, 1-5 Pers. nachts	Taxe III bis 400 m	bis 200 m
Grundtaxe der elektrisch betriebenen Droschken 80 Pf.		

10. Tarif vom 1.1.1907

Pferdedroschken: Grundtaxe auf 70 Pf erhöht, sonst unverändert.

Kraftdroschken:

	Grundtaxe 70 Pf	je weitere 10 Pf
1-2 Pers., auch nach einer Reihe Berliner Vororte, am Tage	Taxe I bis 600 m	bis 300 m
3-5 Pers., 1-5 Pers. außerhalb des Landespolizeibez. Bln. u. der unter Taxe I fallenden Vororte, 1-5 Pers. nachts	Taxe II bis 400 m	bis 200 m
Grundtaxe der elektrisch betriebenen Droschken 80 Pf.		

11. Tarif vom 15.8.1910

Pferdedroschken:

	Grundtaxe 70 Pf	je weitere 10 Pf
1-2 Pers., auch nach einer Reihe Berliner Vororte, am Tage	Taxe I bis 800 m	bis 400 m
3-5 Pers., 1-5 Pers. nachts, 1-2 Pers. außerh. des Landespol. Bez. Bln. u. d. unter Taxe I fallend. Vororte	Taxe II bis 600 m	bis 300 m
3-5 Pers. a. Tage, 1-5 Pers. nachts außerhalb d. Landespol. Bez. Bln. u. der unter Taxe I fallenden Vororte	Taxe III bis 400 m	bis 200 m

12. Tarif vom 28.6.1912 (Datum der Polizeiverordnung)

Pferdedroschken:	statt "3-5 Pers."	"3 u. mehr Pers."
	statt "1-5 Pers."	"ohne Rücksicht auf Personenzahl",

sonst unverändert.

Kraftdroschken: Änderung wie bei den Pferdedroschken.

Angaben entnommen aus:

a. Droschken ohne Fahrpreisanzeiger

1. Tarif von 1866: Polizeiverordnung vom 18.1.1866, abgedr. in: Berliner Stadt- und Gemeinde-Kalender..., a.a.O. Erster Jahrgang, S. 52/53.
2. Tarif von 1868: Polizei-Verordnung vom 25.7.1868. A.a.O.
3. Tarif von 1873: Polizei-Reglement vom 20.1.1873. A.a.O. Über eine am 1.3.1871 in Kraft getretene Tarifänderung, die anscheinend nicht von grundsätzlicher Bedeutung war, konnte nichts Näheres in Erfahrung gebracht werden.
4. Tarif von 1874: Bekanntmachung des Königlichen Polizei-Präsidiums in Berlin vom 5.3.1874 (Amtsblatt..., a.a.O., Jahrgang 1874. Potsdam 1874, Stück 11., 13. März 1874, S. 91-92; Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S. 546.
5. Tarif von 1880: Polizei-Verordnung vom 14.5.1880. A.a.O.
6. Tarif von 1905: Droschkenordnung vom 16.2.1905. A.a.O.

b. Droschken mit Fahrpreisanzeiger

7. Tarif von 1892: Polizei-Verordnung vom 8.11.1892. A.a.O.
8. Tarif von 1896: "Polizei-Verordnung, betreffend Anbringung und Benutzung von Fahrpreis-Anzeigern mit Zuschlagsvorrichtung im Droschkengewerbe. Vom 28. April 1896." (Amtsblatt..., a.a.O., Jahrgang 1896. Potsdam 1896, Stück 20., 15. Mai 1896, S. 233-235).
9. Tarif von 1905: Droschkenordnung vom 16.2.1905. A.a.O.
10. Tarif von 1907: "Polizei-Verordnung, betreffend Abänderung der Berliner Droschkenordnung. Vom 24. November 1906."(Amtsblatt ..., a.a.O., Jahrgang 1906. Potsdam 1906, Stück 48., 30. November 1906, S. 494-495).
11. Tarif von 1910: "Polizei-Verordnung über den Droschkenverkehr. Vom 2. August 1910." (Amtsblatt..., a.a.O., Jahrgang 1910. Potsdam 1910, Stück 32., 12. August 1910, S. 383-385).
12. Tarif von 1912: Droschkenordnung für den Ortspolizeibezirk Berlin vom 16. Februar 1905 in der durch die Polizeiverordnungen bis zum 14. Januar 1913 abgeänderten Fassung. Berlin 1913.

IV. Tabellen

Tabelle 1

Entwicklung des Umfangs der Personenbeförderung im öffentlichen Nahverkehr von Groß-Berlin von 1865-1914

Zahl der beförderten Personen (508) in Mio.

Jahr	Straßenbahn		Omnibus		S-Bahn	U-Bahn	Summe
	insges.	GBS(509)	insges.	ABOAG	(510)		(2) - (7)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1865	0,500	-	.	-	-	-	
1866	0,961	-	12,502	-	-	-	13,463
1867	1,216	-	.	-	-	-	.
1868	1,301	-	10,707	5,469	-	-	12,008
1869	1,300	-	.	9,936	-	-	11,236
1870	1,400	-	10,229	10,229	-	-	11,629
1871	1,697	-	11,000	9,749	-	-	12,697
1872	2,559	-	12,654	12,654	.	-	15,213
1873	3,783	0,781	14,367	14,367	.	-	18,149
1874	8,602	5,756	14,697	14,697	.	-	23,299
1875	18,337	15,375	14,130	13,763	.	-	32,467
1876	26,660	23,300	13,204	12,944	.	-	39,864
1877	29,150	25,500	13,515	13,193	.	-	42,165
1878	33,345	28,200	13,684	13,212	.	-	47,029
1879	41,582	34,600	12,077	11,641	.	-	53,659
1880	51,737	45,620	10,781	10,409	.	-	62,518
1881	59,297	52,050	9,961	9,690	.	-	69,258
1882	65,242	57,300	13,697	13,381	10,600	-	89,539
1883	68,632	62,400	15,194	14,902	16,500	-	100,326
1884	80,043	70,800	15,870	15,580	17,700	-	113,613
1885	87,294	77,350	16,172	15,853	20,100	-	123,566
1886	96,705	85,500	18,643	15,772	25,900	-	141,248
1887	107,120	94,300	21,918	15,435	30,700	-	159,738
1888	116,834	102,150	23,488	15,860	34,200	-	174,522
1889	134,216	114,400	25,243	17,320	31,800	-	191,259
1890	143,011	121,250	27,804	19,193	63,500	-	234,315
1891	147,158	124,800	29,811	20,873	76,700	-	253,669
1892	150,043	128,000	30,483	21,203	87,700	-	268,226
1893	155,211	130,100	33,250	22,459	101,700	-	289,861
1894	158,240	148,868	35,967	23,212	111,800	-	306,007
1895	167,284	158,211	37,415	23,703	135,600	-	340,299
1896	190,668	175,983	43,453	25,308	157,000	-	401,121
1897	197,662	181,433	44,270	24,920	158,800	-	400,732
1898	217,912	201,026	53,817	28,612	169,700	-	441,429
1899	244,047	221,841	75,178	39,420	177,700	-	496,925
1900	280,630	264,574	80,569	43,982	184,700	-	545,899
1901	329,982	314,059	80,536	44,493	176,300	-	586,818
1902	345,152	327,553	78,670	44,522	185,400	18,814	628,036

Forts. Tabelle 1

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1903	373,737	348,437	85,879	59,656	198,000	29,628	687,244
1904	401,355	373,341	93,453	85,891	199,023	32,118	725,949
1905	428,159	396,447	111,457	104,146	225,150	34,529	799,295
1906	453,951	418,203	134,966	128,247	251,733	37,807	878,457
1907	476,369	437,183	140,589	133,845	268,026	41,442	926,426
1908	504,804	459,911	121,558	113,846	272,420	44,639	943,430
1909	520,100	463,759	138,912	134,603	293,744	54,143	1006,899
1910	568,900	506,715	145,994	144,654	309,083	56,887	1080,864
1911	605,817	534,131	154,110	152,833	328,349	63,709	1151,985
1912	637,149	559,380	158,907	157,584	339,179	63,986	1199,221
1913	651,628	567,558	169,655	168,376	340,668	73,099	1235,050
1914	607,006	526,481	155,521	152,755	383,000	79,173	1224,700
					(511)		

Die Zahlen der Tabelle 1 wurden entnommen aus:

Spalte (2): Buchmann, Eduard:a.a.O., S.31 (Zahlen 1865, 1869, 1870); 75 Jahre Straßenbahn..., a.a.O., S.13 (Zahl 1866); Berlin und seine Entwickelung.A.a.O., 3.Jahrgang 1869, S.220, 6.Jahrgang, Berlin 1872, S.241 (Zahlen 1867, 1868, 1871); Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.236 (Zahl 1872); Berliner Städtisches Jahrbuch..., a.a.O., 2.Jahrgang, Berlin 1875, S.63 u. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.6 (Zahl 1873); Zahlen 1874-1877: Berliner Städtisches Jahrbuch bzw. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin 2.-5.Jahrgang; Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S.234-237 (Zahlen 1878-1914).

Spalte (3): Zahlen 1873-1877 wie unter Spalte (2) angegeben; Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin 6.-11., 18., 21., 26., 32., 33.Jahrgang; Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S.246-247; Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.243, 253; Buchmann, Eduard: a.a.O., S.24/25, 31; Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reich für die Jahre 1909-1911 (Zeitschrift für Kleinbahnen, 1911-1913, Ergänzungshefte) (Zahlen 1878-1914).

Spalte (4): Berlin und seine Entwickelung. A.a.O.,2.u.3.Jahrgang, S.210 bzw.220 (Zahlen 1866, 1868); Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S.234-237, 240-243 (Zahlen 1870-1914)

Spalte (5): Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S.234-237.

Spalte (6): Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S.234-237. (Zahlen 1882-1903); Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 3.Jahrgang 1927, Berlin 1927, S.136 (Zahlen 1904-1914).

Spalte (7): Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S.234-237.

Tabelle 2

Die zahlenmäßige Entwicklung der Droschken in Berlin von 1865-1914

Jahr (1. Jan.)	Zahl der Droschk. überh.	davon Droschk. I., II. Klasse und Gepäckdroschken						davon Pferde-u. Kraftdroschken	
		Droschken I. Klasse		Droschken II. Klasse		Gepäckdroschk.	Kraftdroschk.	Pferdedroschk.	
		ohne Fahrpreisanzeiger	mit	ohne	mit				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	
1865	2 077	-	-		-	-	-		
1866	2 260	-	-		-	-	-		
1867	2 423	-	-		-	-	-		
1868	2 556	-	-		-	-	-		
1869	2 639	.	-		-	-	-		
1870	3 000	.	-		-	-	-		
1871	3 588	.	-		-	-	-		
1872	3 710	286	-	3 424	-	-	-		
1873	3 907	417	-	3 490	-	-	-		
1874	4 167	831	-	3 336	-	.	-		
1875	4 190	903	-	3 240	-	47	-		
1876	4 199	1 031	-	3 027	-	141	-		
1877	4 242	1 130	-	2 945	-	167	-		
1878	4 343	1 228	-	2 931	-	184	-		
1879	4 560	1 375	-	3 006	-	179	-		
1880	4 789	1 508	-	3 101	-	180	-		
1881	4 733	1 577	-	2 976	-	180	-		
1882	4 631	1 651	-	2 810	-	170	-		
1883	.	1 466	-	2 662	-	161	-		
1884	4 292	1 630	-	2 510	-	152	-		
1885	4 346	1 745	-	2 448	-	153	-		
1886	4 464	1 857	-	2 455	-	152	-		
1887	4 522	1 933	-	2 442	-	147	-		
1888	4 695	2 114	-	2 437	-	144	-		
1889	4 911	2 334	-	2 437	-	140	-		
1890	5 214	2 626	-	2 453	-	135	-		
1891	5 488	2 907	-	2 439	-	142	-		
1892	5 792	3 187	.	2 460	-	145	-		
1893	5 910	3 287	41	2 437	-	145	-		
1894	6 169	2 189	1 368	2 464	-	148	-		
1895	6 678	2 461	1 601	2 461	-	155	-		
1896	7 190	2 165	2 490	2 352	20	163	-		
1897	7 674	1 705	3 519	2 281	8	161	-		
1898	7 722	1 202	4 287	2 070	3	160	-		
1899	8 096	986	5 111	1 839	3	157	-		
1900	8 115(512)	872	5 555	1 534	-	153	1	8 114	
1901	8 114	758	5 940	1 262	-	150	4	8 110	
1902	8 113	706	6 188	1 058	-	156	5	8 108	
1903	8 100	600	6431	902	-	152	15	8 085	

vgl. Sp. 2

Forts. Tab. 2

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1904	8 085	584	6 594	740	-	153	14	8 071
1905	8 174	472	6 912	551	-	158	81	8 093
1906	8 692(513)	5	8 065	394	-	228	245	8 692
1907	9 116	-	7 775	298	-	242	801	8 315
1908	9 044	-	7 592	239	-	240	973	8 071
1909	8 679	-	6 859	184	-	239	1 397	7 282
1910	8 293(514)	-	5 964	139	-	220	1 970	6 323
1911	7 662	-	5 266	113	-	294	1 989	5 673
1912	6 066	-	3 773	61	-	220	2 012	4 054
1913	5 538	-	3 111	-	-	209	2 218	3 320
1914	5 509	-	2 894	-	-	178	2 437	3 072

Zahlen der Tabelle 2 entnommen aus:
Statistische Jahrbücher der Stadt Berlin (Berliner Stadt- und Gemeinde-Kalender..., a.a.O. Erster Jahrgang bis Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 33.Jahrgang, Berlin 1916); Der Omnibus-, Straßenbahn- und Eisenbahn-Personenverkehr..., a.a.O., S.22; Knaths, Erwin: a.a.O., S.19/20, 42.

Tabelle 3

Die zahlenmäßige Entwicklung der Torwagen in Berlin von 1866 bis 1914

Jahr 1.Jan.	Zahl der Torwagen
1866	358
1871	202
1876	223
1881	281
1886	372
1891	313
1896	227
1901	175
1906	91 (112) (515)
1911	54 (76)
1914	65 (92)

Zahlen der Tabelle 3 entnommen aus:
Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S.553 (Zahlen 1866-1881); Zweiter Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S.405 (Zahlen 1886, 1891); Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S.200 (Zahlen 1896, 1901); Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 30.Jahrgang, Berlin 1907 u. 33.Jahrgang, Berlin 1916 (Zahlen 1906-1914).

Tabelle 4

Vergleich der Droschkenfahrpreise von 1866 u. 1911
(Droschken II. Klasse)

Person(en)	Zurückgelegte Entfernung (in m)	Jahr 1866	Jahr 1911
		Fahrpreise in Mark	
1	3 314 (1)	0,50	0,60
	9 942 (2)	1,30	2,50
3 u. mehr	3 314 (1)	0,70	1,00
	9 942 (2)	1,50	3,00

(1) Zugrunde liegende Entfernung 1911 = 2 400 m.
(2) Zugrunde liegende Entfernung 1911 = 10 000 m.

Tabelle 5

Vergleich der Fahrpreise der Droschken I. und II. Klasse
in den Jahren 1873 und 1904

Jahr	Person(en)	Für eine Entfernung von (in m)			
		2 400	10 000	2 400	10 000
		I. Droschken Klasse		II.	
		Fahrpreise in Mark			
1873	1	1,00	3,00	0,50	1,75
	3 u. mehr	1,50	3,50	0,75	2,00
1904	1	1,00	3,00	0,60	2,50
	3 u. mehr	1,50	3,50	1,00	3,00

Tabelle 6

Vergleich der Fahrpreise der Droschken I. Klasse
mit Fahrpreisanzeiger in den Jahren 1892 u. 1914

Person(en)	Zurückgelegte Entfernung (in m)	Jahr 1892	Jahr 1914
		Fahrpreis in Mark	
1 - 2	2 400	0,90	1,10
	10 000	2,80	3,00
3 - 5	2 400	1,10	1,30
	10 000	3,70	3,90

Tabelle 7

Vergleich der Fahrpreise der Droschken I. Klasse mit u. ohne Fahrpreisanzeiger im Jahre 1892

Person(en)	Zurückgelegte Entfernung (in m)	Droschken I. Klasse ohne Fahrpreisanzeiger	Droschken I. Klasse mit Fahrpreisanzeiger
		Fahrpreise in Mark	
1 - 2	2 400	1,10	0,90
	10 000	3,00	2,80
3 - 4	2 400	1,50	1,10
	10 000	3,50	3,70

Tabelle 8

Vergleich der Fahrpreise der Pferdedroschken I. Klasse und der Kraftdroschken (mit Explosionsmotor) im Jahre 1906 (nach Erhöhung der Fahrpreise der Kraftdroschken)

Person(en)	Zurückgelegte Entfernung (in m)	Pferdedroschken I. Klasse	Kraftdroschken
		Fahrpreise in Mark	
1 - 2	2 400	1,10	1,30
	10 000	2,00	3,90
3 - 5	2 400	1,30	1,70
	10 000	3,90	5,50

Tabelle 9

Entwicklung der Betriebsüberschüsse der ABOAG, GBS und Hochbahngesellschaft
Mio. Mark

Jahr	ABOAG	GBS	Hochbahngesell.
1869	0,311	.	-
1870	0,441	.	-
1871	0,417	.	-
1872	0,772	.	-
1873	0,822	.	-
1874	0,619	.	-
1875	0,458	.	-
1876	0,433	.	-
1877	0,590	.	-
1878	0,667	.	-
1879	0,548	2,097	-

Forts. Tab. 9

Jahr	ABOAG	GBS	Hochbahngesell.
1880	0,330	2,694	-
1881	0,260	2,975	-
1882	0,504	3,272	-
1883	0,567	3,676	-
1884	0,565	4,198	-
1885	0,650	4,520	-
1886	0,594	4,915	-
1887	0,524	5,896	-
1888	0,494	5,542	-
1889	0,541	5,807	-
1890	0,714	6,053	-
1891	0,717	6,104	-
1892	0,668	6,234	-
1893	0,728	6,571	-
1894	0,703	6,814	-
1895	0,665	7,183	-
1896	0,699	8,160	-
1897	0,584	8,209	-
1898	0,593	8,618	-
1899	0,747	9,435	-
1900	0,787	10,083	-
1901	0,408	10,193	-
1902	0,449	12,334	2,325
1903	2,940	13,616	3,661
1904	1,348	14,038	3,971
1905	1,717	15,541	4,281
1906	1,321	16,205	4,749
1907	0,325	16,337	5,261
1908	0,018	16,926	5,763
1909	1,373	17,446	7,137
1910	2,031	18,419	7,526
1911	2,169	19,572	8,163
1912	2,618	19,756	8,168
1913	2,956	18,931	9,383

Zahlen entnommen aus: Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 7. Jahrgang 1881-16./17. Jahrgang 1893; Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S. 240 ff.; Große Berliner Straßenbahn, Geschäftsbericht für 1911.

QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS

I. Bücher, Schriften, Zeitschriftenaufsätze, Beiträge in periodischen Veröffentlichungen

Armknecht, Otto: Die Städtische Straßenbahn Cöpenick. In: Eisenbahntechnische Zeitschrift für das Gesamtgebiet der Vollbahn, Kleinbahn und Strassenbahn (früher Illustrierte Zeitschrift für Klein- und Strassenbahnen). Herausgegeben von Emil Grottke's Verlag in Berlin. XI. Jahrgang 1905, Nr. 2-4.

Arns, Hermann: 60 Jahre elektrische Straßenbahn. Die erste elektrische Straßenbahn in Berlin-Lichterfelde. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1941, Nr. 10, 20.5.1941, S. 153-154.

Aus der Geschichte der Berliner Stadtbahn. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1940. Nr. 4, 20.2.1940, S. 58.

Becker, Gustav: Die Tätigkeit der Stadtgemeinde Berlin im kommunalen Verkehrswesen. Eine kritische Studie aus dem Berliner Verkehr. Diss. Berlin 1917.

Bechtel, Heinrich: Wirtschaftsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. München 1956.

Berger, Rudolf: Untergrundbahnen und ihre Einsatzgrenzen. Berlin 1951.

Bericht der XI. Kommission über den Gesetzentwurf, betreffend die Betheiligung des Staats an dem Berliner Stadteisenbahn-Unternehmen. In: Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der 1. Session der 12. Legislatur-Periode 1873-1874. Dritter Band. Aktenstück Nr. 260. Berlin 1874.

Bericht der Kommission zur Feststellung des Staatshaushaltsetats über die Petition der Direktionen der Berlin-Hamburger, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaften, betreffend das Verhältniß des Staates zur Berliner Stadteisenbahngesellschaft. In: Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der 2. Session der 13. Legislatur-Periode 1877-1878. Zweiter Band. Aktenstück Nr. 155. Berlin 1878.

Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preußischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahr 1885/86. In: Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der 2. Session der 16. Legislatur-Periode 1887. Zweiter Band. Aktenstück Nr. 19. Berlin 1887.

Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der Preußischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1891/92. In: Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der 5. Session der 17. Legislatur-Periode. 1892/93. Dritter Band. Aktenstück Nr. 17, Berlin 1893, S. 1330.

Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1902, 1907, 1912. In: Sammlung der Drucksachen des Preußischen Hauses der Abgeordneten (Anlagen zu den Stenographischen Berichten). 20. Legislaturperiode, I. Session 1904/05. Erster Band. Drucksache Nr. 8, Berlin 1904; 21. Legislaturperiode, II. Session 1908/09. Zweiter Band. Drucksache Nr. 42, Berlin 1909; 22. Legislaturperiode, II. Session 1914/15. Zweiter Band. Drucksache Nr. 85, Berlin 1914.

Berlin und seine Bauten. Bearbeitet und herausgegeben vom Architekten-Verein zu Berlin und der Vereinigung Berliner Architekten. I. Einleitendes, Ingenieurwesen. Berlin 1896.

Berlin und seine Eisenbahnen 1846-1896. Herausgegeben im Auftrage des Königlich Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten. Erster Band und Zweiter Band. Berlin 1896.

Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG). 75 Jahre Straßenbahn zu Berlin. 22. Juni 1940.

Berlins Aufstieg zur Weltstadt. Ein Gedenkbuch. Herausgegeben vom Verein Berliner Kaufleute und Industrieller aus Anlaß seines 50jährigen Bestehens. Mit Beiträgen von Max Osborn, Adolph Donath, Franz U. Feldhaus. Berlin 1929.

Berlins wirtschaftliche Verflechtung. Im Auftrage des Magistrats bearbeitet im Statistischen Amt der Stadt Berlin. Mitteilungen des Statistischen Amts der Stadt Berlin. Nr. 8, August 1928. Berlin 1928.

Bilder zur Geschichte der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft. Zur Feier des 60jährigen Bestehens am 25. Juli 1928. Herausgegeben von der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft. Berlin 1928.

Blum: Zur Verkehrspolitik der Großstädte, mit besonderer Berücksichtigung der Berliner Verhältnisse. Vortrag, gehalten am 1.4.1908 in Berlin auf der Sitzung des Berliner Bezirksvereins des Vereins Deutscher Ingenieure. In: Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure. Band 52 (Zweiundfünfzigster Jahrgang). Berlin 1908. Nr. 27, 28, 29, 30.

Blum: Die wirtschaftlichen Ergebnisse der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. In: Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. V. Jahrgang 1910/11. Nr. 39, Berlin, 24.6.1911, S. 993-996.

Blum, Otto: Städtebau. Zweite, umgearbeitete Auflage. Handbibliothek für Bauingenieure. Ein Hand- und Nachschlagebuch für Studium und Praxis. Herausgegeben von Robert Otzen. II. Teil. Eisenbahnwesen und Städtebau. 1. Band. Berlin 1937.

Blum, O., H. Potthoff, C. Risch: Straßenbahn und Omnibus im Stadtinnern. Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen. Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium. Heft 13. Jena 1942.

Borchardt, Curt: Die verkehrspolitische Bedeutung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Diss. Berlin 1917.

van der Borght, R.: Das Verkehrswesen. Dritte umgearbeitete Auflage. Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften. Erste Abteilung: Volkswirtschaftslehre. Leipzig 1925.

Bousset, Johannes: Die Erweiterungen der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn im Westen Berlins. Ergänzter Sonderabdruck aus dem Zentralblatt der Bauverwaltung. Oktober 1913, Nr. 81, 84 und 85. Berlin 1914.

Bousset: Die Erweiterungen der Berliner Hoch- und Untergrundbahn vom Jahre 1913. Vortrag gehalten am 10. Februar 1914 im Verein für Eisenbahnkunde. Sonderabdruck aus der Zeitschrift "Verkehrstechnische Woche" Mai 1914, Nr. 32 vom 9. Mai 1914, Nr. 33 vom 16. Mai 1914.

Bousset, Johannes: Die Berliner U-Bahn. Berlin 1935.

Braun, Gustav: Zum 25-jährigen Bestehen der Berliner Stadt-Eisenbahn. In: Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. I. Jahrgang 1907, Nr. 39, 41, 42.

Broesike, Max: Arbeitsort und Wohnort der Bevölkerung in den Grossstädten und einigen Industriebezirken Preussens am 1. Dezember 1900. In: Zeitschrift des Königlich Preussischen Statistischen Bureaus. Herausgegeben von E. Blenck. Vierundvierzigster Jahrgang 1904. Berlin 1904. S. 1-18.

Bruch, Ernst: Der Straßenverkehr in Berlin. In: Berlin und seine Entwickelung. Gemeinde-Kalender und städtisches Jahrbuch für 1868. 2. Jahrgang, S. 65 ff.

Bruch, Ernst: Wohnungsnoth und Hülfe. In: Berlin und seine Entwickelung. Städtisches Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik. 6. Jahrgang. Berlin 1872, S. 14 ff.

Buchmann, Eduard: Die Entwickelung der Großen Berliner Straßenbahn und ihre Bedeutung für die Verkehrsentwickelung Berlins. Berlin 1910.

Cauer: Zum Schnellbahnverkehr in Gross-Berlin. Vortrag, gehalten im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin am 11. 2. 1916. In: Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. X. Jahrgang 1916. Nr. 1/2, 9. 2. 1916, S. 1-18; Nr. 7/8, 11. 3. 1916, S. 65-71; Nr. 11/13, 5. 4. 1916, S. 101-105.

Das Verhältnis der Pferdebahnen zu den Communen. In: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. II. Jahrgang 1885, Nr. 2, Berlin, 10. 1. 1885, S. 16 f.

Deichen, Fritz: Die Kommunalisierung der Strassenbahnen in Deutschland. Eine politisch-ökonomische Studie. In: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Herausgegeben von A.Schäffle. Fünfundfünfzigster Jahrgang. Tübingen 1899.

Deichen, Fritz: Erhebungen über die Verhältnisse der unteren Bediensteten und Arbeiter im Straßenverkehrsgewerbe Berlins. In: Untersuchungen über die Lage der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben. Herausgegeben vom Verein für Socialpolitik. Schriften des Vereins für Socialpolitik XCIX. Leipzig 1902.

Denkschrift, betreffend die Berliner Stadt-Eisenbahn. In: Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der 2.Session der 13.Legislatur-Periode 1877-1878. Zweiter Band. Aktenstück Nr.277. Berlin 1878.

Der Entwurf zu einem elektrischen Stadtbahnnetze für Berlin von Siemens u. Halske.

Der innere Personenverkehr der Berliner Stadt- und Ringeisenbahn. In: Archiv für Eisenbahnwesen. Herausgegeben im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Einundzwanzigster Jahrgang 1898.Berlin 1898,S.867-905.

Der innere Personenverkehr der Berliner Stadt- und Ringeisenbahn. In: Archiv für Eisenbahnwesen. Sechsundzwanzigster Jahrgang 1903. Berlin 1903, S.806-819.

Der öffentliche Personennahverkehr. Bearbeitet von H.Bülow, J.Fester, G.Heuer, F.Lademann, F.Lehner, K.Leibbrand, P.Loercher, W.Lüttich, M.Mroß, E.Müller, C.Pirath, C.Risch, W.Stein. Herausgegeben von Curt Risch und Friedrich Lademann. Berlin, Göttingen, Heidelberg 1957.

Der Omnibus-, Straßenbahn- und Eisenbahn-Personenverkehr in Berlin von 1896 bis 1902. In: Berliner Statistik, herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Berlin. I.Heft. Berlin 1903.

Der Teltow: 3.Teil. Geschichte der Ortschaften des Kreises Teltow. Im Auftrage des Kreisausschusses des Kreises Teltow auf Grund von Fidicins "Teltow" und von amtlichen Materialien, mit Berücksichtigung von Bau- und Kunstdenkmälern, neubearbeitet von Willy Spatz. Berlin 1912.

Die Bank des Berliner Kassen-Vereins 1850-1900. Denkschrift zum 1.October 1900.

Die Berliner Stadtbahn, ihr Bau,und ihre Entwicklung 1882-1887. In: Archiv für Eisenbahnwesen. Herausgegeben im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Elfter Jahrgang 1888. Berlin 1888, S. 1-62.

Die Berliner Stadtbahn. Ihre Entwicklung in den Jahren 1887/1888 bis 1891/1892. In: Archiv für Eisenbahnwesen. Sechzehnter Jahrgang 1893. Berlin 1893, S.17-91.

Die Berliner Stadtbahn. Ihre Entwicklung in den Jahren 1892/93 bis 1895/96. In: Archiv für Eisenbahnwesen. Zwanzigster Jahrgang 1897. Berlin 1897, S.684-767.

Die Betriebsstatistik der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn für das Jahr 1887. In: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. V.Jahrgang 1888, Nr.12, Berlin, 20.4.1888, S. 95 ff.

Die Bevölkerungs- und Wohnungs-Aufnahme vom 2.December 1895 in der Stadt Berlin. Im Auftrage der Städtischen Deputation für Statistik bearbeitet von R.Böckh. Erster Theil. Berlin 1900.

Die BVG und ihr Betrieb. Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft.

Die Citybildung in Berlin. In: Berliner Wirtschaftsberichte. Herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Berlin. 9.Jahrgang Nr.17, 1.Septemberheft 1932.

Die deutschen Elektrischen Strassenbahnen, Sekundär-, Klein- und Pferdebahnen sowie die Elektrotechnischen Fabriken, Elektricitätswerke samt Hilfsgeschäften im Besitze von Aktien-Gesellschaften. Ausgabe 1906/1907. Zehnte vollständig umgearbeitete Auflage. Berlin und Leipzig 1906.

Die elektrischen Straßenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung nach dem System der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft zu Berlin. Zweite neu bearbeitete und erweiterte Auflage. Berlin, Dezember 1896.

Die Feier der Grundsteinlegung zur Wilmersdorf-Dahlemer Untergrundbahn. In: Wilmersdorfer Blätter. Mitteilungen aus dem Gebiete der städtischen Verwaltung. Herausgegeben vom Magistrat der Stadt Deutsch-Wilmersdorf. XII.Jahrgang 1909, Nr.3, S.83-86.

Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. Denkschrift aus Anlaß der vollständigen Durchführung des elektromotorischen Betriebes. Berlin 1902.

Die Grosse Berliner Straßenbahn und ihre Nebenbahnen 1902-1911. Denkschrift aus Anlaß der XIII. Vereinsversammlung des Vereins deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen. Berlin 1911.

Die Pferdebahnen und die Stadtfinanzen Berlins. In: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. II.Jahrgang 1885, Nr.34, Berlin, 10.9.1885, S.268 f.

Die Schnellbahn-Projekte im Urteile der Berliner. Ein Beitrag zum Verständnis der Verkehrsfragen in unserer Reichshauptstadt.

Dieterici: Geschichtliche und statistische Mitteilungen über das öffentliche Fuhrwesen in Berlin. In: Zeitschrift des Königlich Preussischen Statistischen Bureaus. Redigirt von dessen Director Ernst Engel. Fünfter Jahrgang 1865. Berlin 1865. Nr.6, Juni 1865, S.155-164, Nr.7, Juli 1865, S.179-189, Nr.10, October 1865, S.241-254.

Dietrich, E.: Die Entwickelung der städtischen Verkehrsmittel, mit besonderem Hinweise auf London und Berlin. In: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. V. Jahrgang 1888, Nr. 3, Berlin, 20.1.1888, S. 16 ff.

Dietrich, M.: Die Verkehrsentwicklung der Straßenbahnen unter der Einwirkung des elektrischen Betriebes. In: Eisenbahntechnische Zeitschrift für das Gesamtgebiet der Vollbahn, Kleinbahn und Strassenbahn (früher Illustrierte Zeitschrift für Klein- und Strassenbahnen). Herausgegeben von Emil Grottke's Verlag in Berlin. XI. Jahrgang 1905, Nr. 8-10.

Die Verbindung Dt-Wilmersdorfs mit Berlin durch eine elektrisch betriebene Untergrund-Schnellbahn. In: Wilmersdorfer Blätter. Herausgegeben vom Magistrat der Stadt Deutsch-Wilmersdorf. XI. Jahrgang 1908, Nr. 5, S. 140 ff.

Eberstadt, Rud., Möring, Bruno, Petersen, Rich.: Gross-Berlin. Ein Programm für die Planung der neuzeitlichen Grossstadt. Berlin 1910.

Eger, Georg: Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen. Vom 28. Juli 1892. Kommentar. Nebst einem chronologischen Verzeichnisse aller bezüglichen Gesetze, Ausführungsanweisungen, Betriebsvorschriften, Verordnungen und Erlasse. Zweite Auflage. Berlin 1904.

Einheitstarif oder Staffeltarif? (Eine Untersuchung über die Gestaltung der Groß-Berliner Straßenbahntarife). In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1920. Nr. 15, 25.5.1920, S. 209 ff.

Ein Wort zur Berliner Verkehrsfrage. In: Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Herausgegeben von F. C. Glaser. Band 38. 1896, Nr. 449, Berlin, 1.3.1896.

Engel, Johannes: Selbstkosten und Tarifpolitik im Nah-Personenverkehr. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1936. Nr. 11, 5.6. 1936, S. 273-277.

Evgénieff, M.: Droschkenbetrieb, seine Organisation und wirtschaftspolitischen Probleme. Berlin 1934.

Fritsch, K. E. O.: Die geschichtliche Entwicklung Berlins. In: Berlin und seine Bauten. Bearbeitet und herausgegeben vom Architekten-Verein zu Berlin und der Vereinigung Berliner Architekten. I. Band. Berlin 1896.

25 Jahre Berliner Hoch- und Untergrundbahn. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1927. Nr. 44, 4.11.1927, S. 774-781.

50 Jahre Berliner Stadtbahn. Zum Jubiläum am 7. Februar 1932. Herausgegeben von Blum u. Baumann. Sonderdruck aus der "Verkehrstechnischen Woche", Heft 5, 1932. Technisch-Wirtschaftliche Bücherei Heft 51.

50 Jahre Berliner U-Bahn.

Gerlach, Friedrich: Die elektrische Untergrundbahn der Stadt Schöneberg. Sonderdruck aus: "Zeitschrift für Bauwesen", Jahrgang 1911.

Giese, Erich: Verband Groß Berlin. Das zukünftige Schnellbahnnetz für Groß-Berlin. Berlin 1919.

Giese, Erich: Betrachtungen über die Wirtschaftlichkeit und die Fahrpreise großstädtischer Verkehrsunternehmungen. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1928, Nr. 38a, 21.9.1928, S. 676-696.

Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse und die Wirtschaftlichkeit der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. Berlin, Januar 1931.

Gleim, W.: Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892. Vierte, neu bearbeitete und vermehrte Auflage. Berlin, 1907.

Graf, Ulrich: Mittlere Reiselänge und Tarifgestaltung im Nahverkehr. Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Heft 18. Düsseldorf o.J. (1951).

Günther, Artur: Die kommunalen Straßenbahnen Deutschlands. Diss. Jena 1913.

Günzel, Fritz: Personenverkehrsentwicklung und Siedlungspolitik von Gross Berlin. Diss. Giessen 1921.

Hegemann, Werner: Das steinerne Berlin. Geschichte der größten Mietskasernenstadt der Welt. Berlin 1930.

Heiligenthal, R.: Entwicklungslinien der Berliner Industriesiedlung. In: Berliner Wirtschaftsberichte. 2. Jahrgang. Nr. 5, 7. Februar 1925.

Helm: Der Groß Berliner Nahverkehr während der Tätigkeit des Verbandes Groß Berlin. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1920. Nr. 29, 25.10.1920, S. 398 ff.; Nr. 31, 15.11.1920, S. 431 ff.

Herzfeld, Hans: Berlin als Kaiserstadt und Reichshauptstadt 1871-1945. In: Das Hauptstadtproblem in der Geschichte. Festgabe zum 90. Geburtstag Friedrich Meineckes. Gewidmet vom Friedrich-Meinecke-Institut an der Freien Universität Berlin. Jahrbuch für Geschichte des deutschen Ostens. Band I. Tübingen 1952.

Hille, O.: Die Fahrpreise im Berliner Vorortverkehr verglichen mit den Fahrpreisen im Vorortverkehr grosser Städte des Auslandes. In: Archiv für Eisenbahnwesen. Fünfzehnter Jahrgang 1892. Berlin 1892, S. 335 ff.

Hilse, Karl: Die Berliner Pferdebahn von 1865-1890. In: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. VII. Jahrgang 1890, Nr. 18, Berlin, 20.6.1890, S. 207 f.

Housselle: Die Stadtbahn. In: Berlin und seine Bauten. Bearbeitet und herausgegeben vom Architekten-Verein zu Berlin und der Vereinigung Berliner Architekten. I. Einleitendes - Ingenieurwesen. Berlin 1896.

Housselle: Der Berliner Vorortverkehr. In: Berlin und seine Bauten. Bearbeitet und herausgegeben vom Architekten-Verein zu Berlin und der Vereinigung Berliner Architekten. I. Band, Berlin 1896.

Housselle: Die Entwicklung der Vorortbahnen Berlins. In: Deutsche Bauzeitung. XXXV. Jahrgang. Nr. 100; Nr. 102/3.

Johns, Rudolf: Artikel: Betriebe, öffentliche. In: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften. Zugleich Neuauflage des Handwörterbuches der Staatswissenschaften. Herausgegeben von Erwin v. Beckerath, Hermann Bente, Carl Brinkmann, Erich Gutenberg, Gottfried Haberler, Horst Jecht, Walter Adolf Jöhr, Friedrich Lütge, Andreas Predöhl, Reinhard Schaeder, Walter Schmidt-Rimpler, Werner Weber, Leopold v. Wiese. Zweiter Band. Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1959.

Kaufmann, Robert: Der Omnibusbetrieb in Berlin. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1920, Heft 8, 15. März 1920, S. 105 ff.

Kemmann, Gustav: Einiges über Verkehr, Tarif und Betrieb der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. In: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 42. Jahrgang 1902, Berlin 1902, Nr. 29, 12. 4. 1902, S. 468 ff.

Kemmann, Gustav: Zur Eröffnung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. Berlin 1902.

Kemmann, G.: Zur Schnellverkehrspolitik der Großstädte. Vortrag, gehalten in der Allgemeinen Städtebauausstellung Berlin 1910. Berlin 1911.

Kemmann, Gustav: Zur Tarifpolitik preußischer Großstadtschnellbahnen. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1920. Nr. 17, 15. 6. 1920, S. 233 ff.

Kemmann, Gustav: Die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. Betrachtungen zur Tarif- und Verkehrsgestaltung. Als Manuskript gedruckt. Berlin 1931.

Knaths, Erwin: Die Entwicklung des Berliner Droschkenfuhrwesens unter besonderer Berücksichtigung seiner Motorisierung. Eine verkehrsgeschichtliche Studie. Diss. Marburg a. d. Lahn 1929.

Kollmann, Julius: Der Großstadt-Verkehr. Modernes Verkehrswesen der Großstädte. Dargestellt an der Reichshauptstadt Berlin. Moderne Zeitfragen, Nr. 3. Herausgeber Hans Landsberg. Berlin o. J.

Krause, Rudolf:Die Berliner City. Frühere Entwicklung/Gegenwärtige Situation. Mögliche Perspektiven. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Institut für Konjunkturforschung) Sonderhefte Neue Folge Nr.43. Reihe A: Forschung. Berlin. O.J.

Lademann, F., Lehner, F.:Der öffentliche Nahverkehr der Gemeinden. Die Praxis der gemeindlichen Wirtschaft und Verwaltung, herausgegeben von Hanns Kerrl und Weidemann unter Mitwirkung von Peter van Aubel. Heft 15. Leipzig, Stuttgart, Berlin 1937.

Landeskunde der Provinz Brandenburg. II. Band. Die Geschichte. Von Gustav Albrecht, Theodor Meinerich, J.G. Gebauer, Friedrich Holtze, Spatz, Carl Brinkmann, Max Fiebelkorn, Conrad Matschoß und August Foerster. Abschnitt : Die Bevölkerung. Von Theodor Meinerich. Berlin 1910.

Lesser, Willy: Die baulichen und wirtschaftlichen Grundlagen der Geschäftsstadt Berlin. Ein Überblick über den Berliner Baumarkt. Berlin 1915.

Liedemann, Kurt: Die Grosse Berliner Strassenbahn. Eine Studie zur Privatwirtschaft der Verkehrsunternehmungen. Diss. Zürich 1918.

Lindenberg, Paul: Berlin in Wort und Bild. Berlin 1895.

Marschner, Heinz: Öffentliche Hand und Nahverkehr. Leipzig 1933.

Maul, Robert: Kommunale Straßenbahnen als Finanzquelle. Eine Untersuchung der Betriebsfinanzen der deutschen kommunalen Straßenbahnen seit der Stabilisierung. O.O., o.J. (1928).

Mellerowicz, Konrad: Allgemeine Betriebswirtschaftslehre. Neunte, unveränderte Auflage. Erster und Zweiter Band. Sammlung Göschen Band 1008 und 1153. Berlin 1956.

Meyer, K.M.: Betriebsergebnisse der Automobilomnibuslinien in London und Bedeutung derselben für Berlin. In: Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. XXIII. Jahrgang 1906, Nr.31, Berlin, 1.11.1906, S.625 ff.

Meyer, K.M.: Betriebsergebnisse der Automobilomnibus-Linien in Berlin. In: Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. XXIV. Jahrgang 1907, Nr.16, Berlin, 1.6.1907, S.339 f.

Mieck, Ilja: Die werdende Großstadt. Berliner Verkehrsprobleme in der Biedermeierzeit. In: Der Bär von Berlin. Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlins. Neunte Folge 1960. Herausgegeben von Ernst Kaeber und Walther G. Oschilewski.

Monographien deutscher Städte. Darstellung deutscher Städte in ihrer Arbeit in Wirtschaft, Finanzwesen, Hygiene, Sozialpolitik und Technik. Herausgegeben von Erwin Stein. Band V. Berlin-Wilmersdorf. 1913.

Neues von den Berliner Verkehrsunternehmungen. In: Zeitschrift für Kleinbahnen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. 27. Jahrgang 1920, Juni, S.201 ff.

Paulsen, Andreas: Allgemeine Volkswirtschaftslehre. II Haushalte, Unternehmungen, Marktformen. Sammlung Göschen, Band 1170. Berlin 1956.

Petersen, Richard: Die Aufgaben des großstädtischen Personenverkehrs und die Mittel zu ihrer Lösung. In: Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin. Herausgegeben von Joseph Brix und Felix Genzmer. Band I, Heft VIII. Berlin 1908.

Petersen, Richard: Die Verkehrsaufgaben des Verbandes Gross-Berlin. Vortrag gehalten zum Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin den 13. März 1911. Berlin 1911.

Pfannschmidt, Martin: Die Industriesiedlung in Berlin und in der Mark Brandenburg. Ihre Entwicklung vom Absolutismus bis zur Gegenwart und ihre zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten. Herausgegeben von der Akademie für Landesforschung und Reichsplanung. Stuttgart, Berlin 1937.

Pirath, Carl: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Zweite erweiterte Auflage. Berlin, Göttingen, Heidelberg 1949.

Predöhl, Andreas: Verkehrspolitik. Grundriß der Sozialwissenschaft. In Verbindung mit W. Abel, G. Albrecht, C. Brinkmann, E. Dovifat, P. Flaskämper, A. Forstmann, R. Henzler, W. Hoffmann, H. Jecht, G. Mackenroth, A. Predöhl, W. W. Schütz, J. A. Schumpeter, G. Stavenhagen, H. Südhof, J. Tiburtius, G. Weippert, W. Wernet herausgegeben von R. Schaeder. Band 15. Göttingen 1958.

Preuß: Sozialpolitik im Berliner Verkehr. In: Fragen der kommunalen Sozialpolitik in Groß-Berlin. I. Schriften der Gesellschaft für Soziale Reform Ortsgruppe Berlin. Jena 1911.

Przygode, A.: Die Tarife der Verkehrsanlagen im Verbandsgebiet Groß-Berlin und ihre Einwirkung auf die Entwicklung des Verbandsgebiets. Vortrag, gehalten im Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure am 17. Oktober 1916. In: Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Herausgegeben von L. C. Glaser. Band 80.

Remy: Die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen als Wirtschaftsproblem. Archiv für Eisenbahnwesen 1931, Beiheft. Berlin 1931.

Riese, Willi: Die Wirtschaftslage der Berliner Strassenbahn vor, während und nach der Kommunalisierung. Diss. Berlin 1922.

Saegert, W.: Die Verkehrsverhältnisse Berlins. In: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. V. Jahrgang 1888, Nr. 29, Berlin, 10. 10. 1888, S. 267 ff.

Schimpff, Gustav: Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen. Eine Studie. Berlin 1913.

Schneider, Erich: Einführung in die Wirtschaftstheorie. I. Teil, Theorie des Wirtschaftskreislaufes. 5. verbesserte und erweiterte Auflage. Tübingen 1955.

Schultz, Bruno: Die Lehre von der Verkehrspolitik als Disziplin der Volkswirtschaftslehre in Deutschland. Sonderdruck aus Festgabe für Georg Jahn. Zur Vollendung seines 70. Lebensjahres am 28. Februar 1955. Herausgegeben von Karl Muhs. Berlin. O. J.

Siemens u. Halske A.-G. Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H.: Von den Siemens-Firmen ausgeführte elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin. Juli 1913.

Spiethoff, Arthur: Artikel: Krisen. In: Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Herausgegeben von Ludwig Elster, Adolf Weber, Friedrich Wieser. Vierte, gänzlich umgearbeitete Auflage. Sechster Band, Jena 1925.

Stadtverkehr gestern, heute und morgen. Bearbeitet von J. W. Hollatz, J. W. Korte, R. Lapierre, F. Lehner, P. A. Mäcke, Enno Müller, B. Wehner. Herausgegeben von J. W. Korte. Berlin, Göttingen, Heidelberg 1959.

Statistik der Kleinbahnen in Preußen und im Deutschen Reiche. Zeitschrift für Kleinbahnen 1904, Ergänzungsheft.

Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reich für die Jahre 1903-1914. Zeitschrift für Kleinbahnen 1905-1916, Ergänzungshefte.

Suadicani: Die Berliner Eisenbahnen und ihr Verkehr. Vortrag gehalten am 8. 4. 1913 im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. In: Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. VII. Jahrgang Nr. 52, Berlin, 27. 9. 1913, S. 907-921.

Thomälen, Ad.: Elektrische Bahnen. Ihre Entwicklung bei der Gesellschaft Siemens u. Halske im Zeitraum 1879-1884. In: Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie. Jahrbuch des Vereins Deutscher Ingenieure. Herausgegeben von Conrad Matschoss. Elfter Band. Berlin 1921.

Verkehrsgemeinschaft zwischen Berlin und seinen Vororten. In: Zeitschrift für Kleinbahnen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. 14. Jahrgang 1907, September, S. 682 f.

Voigt, Andreas: Die Bodenbesitzverhältnisse, das Bau- und Wohnungswesen in Berlin und seinen Vororten. In: Neue Untersuchungen über die Wohnungsfrage in Deutschland und im Ausland. Herausgegeben vom Verein für Socialpolitik. Erster Band. Deutschland und Österreich. Erster Band. Erste Abteilung. Schriften des Vereins für Socialpolitik. XCIV. Leipzig 1901.

Wagemann, Ernst: Konjunkturlehre. Eine Grundlegung zur Lehre vom Rhythmus der Wirtschaft. Berlin 1928.

Walther, Rudolf: Der großstädtische Verkehr im Rahmen des Siedlungsproblems. Schriften der Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft, herausgegeben von Karl Bräuer. Abteilung: Wirtschaftspolitik. Band 2 (Der ganzen Reihe 11. Band). Stuttgart, Berlin 1943.

Weiß, Lothar: Die Tarife der deutschen Straßenbahnen, ihre Technik und wirtschaftliche Bedeutung. Volkswirtschaftliche Abhandlungen der Badischen Hochschulen, herausgegeben von Carl Johannes Fuchs, Karl Rathgen, Gerhard von Schulze-Gävernitz, Max Weber. VII. Band. III. Ergänzungsband. Karlsruhe 1904.

Wittig: Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn. In: Ingenieurwerke in und bei Berlin. Festschrift zum 50jährigen Bestehen des Vereins Deutscher Ingenieure. Gewidmet vom Berliner Bezirksverein Deutscher Ingenieure. Berlin 1906.

Wittig, P.: Zur Schnellbahnfrage Groß-Berlins. Sonderdruck aus dem Preisausschreiben für den "Wettbewerb um einen Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin". Berlin 1908.

Wittig, P.: Zur Eröffnung der Untergrundbahn nach Westend. Überblick über Vorgeschichte und Bauausführung der Bahn. Berlin 1908.

Wittig, P.: Die Weltstädte und der elektrische Schnellverkehr. Berlin 1909.

Wittig, P.: Das Verkehrswesen der Stadt Berlin und seine Vorgeschichte. Der öffentliche Verkehr von 1870 bis zur Gegenwart. Als Manuskript gedruckt. O.O., o.J.

Wolff, Th.: Automobil-Omnibus-Linien. In: Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. V. Jahrgang 1910/11, Nr. 10, Berlin, 3.12.1910, S. 233-239.

v. Wüstenhoff, M.: Verkehr und Verkehrsmittel in Berlin während der Jahre 1865 bis 1895. In: Zeitschrift des Königlich Preussischen Statistischen Bureaus. Herausgegeben von E. Blenck. Neununddreissigster Jahrgang 1899. IV. Vierteljahresheft, S. 225-294.

Zur Entwicklung der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. In: Berliner Wirtschaftsberichte. Herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Berlin. 9. Jahrgang Nr. 3. 1. Februarheft 1932, S. 22-24.

Zur Eröffnung der Schnellbahnen vom Wittenbergplatz nach Wilmersdorf-Dahlem und zum Kurfürstendamm. Oktober 1913.

Zur Geschichte einiger Verkehrsmittel. In: Der Bär. Illustrierte Berliner Wochenschrift, eine Chronik für's Haus. Herausgegeben von Emil Dominik und Peter Wallè. Jahrgang XI. Nr. 47, 22.8.1885.

II. Aktenstücke, Gesetze, Geschäfts- und Verwaltungsberichte, periodische Veröffentlichungen

Akten der Gemeinde bzw. der Stadt Schöneberg (Tiefbauamt). Fach 242: Anlage einer elektrischen Straßenbahn; Fach 244: Anlage der electrischen Hochbahn.

Akten der Stadtverordneten-Versammlung für Charlottenburg betr.: Hoch- und Untergrundbahn. Band I.

Aktenstück 4/LK 97 (Nachlaß von Wilhelm v. Siemens) aus dem Siemens-Archiv.

Amtlicher stenographischer Bericht für die Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 29. Juni 1911. Nr. 24. Herausgegeben vom Magistrat zu Berlin.

Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin. Jahrgänge 1865, 1868, 1873, 1874, 1880, 1881, 1882, 1883, 1892, 1896, 1905, 1906, 1910, 1912, 1914.

Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der 2. Session der 13. Legislatur-Periode 1877-1878. Zweiter Band. Berlin 1878, Aktenstück Nr. 155.

Auszüge aus den Geschäftsberichten der ABOAG für 1900 und 1901. In: Archiv für Post und Telegraphie. 29. Jahrgang, Berlin 1901, Nr. 12, Juni, S. 391; 30. Jahrgang, Berlin 1902, Juni, S. 386.

Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1877 bis 1881. Erster Theil. Berlin 1883.

Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1882 bis 1888. Erster Theil. Berlin 1889.

Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1889 bis 1895. Erster Theil. Berlin 1898, S. 59 ff.

Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Verwaltungsjahren 1895 bis 1900. Zweiter Teil, Berlin 1904, S. 1-42.

Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Verwaltungsjahren 1901 bis 1905. Erster Teil, Berlin 1907, S. 226-244.

Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Verwaltungsjahren 1906 bis 1910. Herausgegeben vom Magistrat der Stadt Berlin. Erster Band. Berlin 1912.

Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Charlottenburg für das Etatsjahr 1898/99. Charlottenburg Januar 1900.

Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Rixdorf für das Jahr 1907.

Berliner Jahrbuch für Handel und Industrie. Bericht der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin. Jahrgang 1913. Band I, Berlin 1914.

Berliner Stadt- und Gemeinde-Kalender und Städtisches Jahrbuch für 1867. Erster Jahrgang. Herausgegeben vom statistischen Bureau der Stadt Berlin.

Berlin und seine Entwickelung.Gemeinde-Kalender und städtisches Jahrbuch für 1868. Zweiter Jahrgang. Herausgegeben vom statistischen Bureau der Stadt Berlin.

Berlin und seine Entwickelung.Städtisches Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik. Dritter Jahrgang 1869; Vierter Jahrgang, Berlin 1870; Fünfter Jahrgang, Berlin 1871; Sechster Jahrgang, Berlin 1872.

Berliner Städtisches Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik. Erster Jahrgang, Berlin 1874; Zweiter Jahrgang, Berlin 1875; Dritter Jahrgang, Berlin 1877.

Berliner Verkehrs-Lexicon. Verlegt und herausgegeben von Max Schildberger. Winter 1894/95, Semester 18.; Sommer 1895, Semester 19.; Sommer 1896, Semester 21.; Winter 1902/03, Semester 34.; Sommer 1903, Semester 35.; Winter 1903/04, Semester 36.; Sommer 1904, Semester 37.; Winter 1904/05, Semester 38.; Sommer 1905, Semester 39.

Droschkenordnung für den Ortspolizeibezirk Berlin vom 16. Februar 1905 in der durch die Polizeiverordnungen bis zum 14.Januar 1913 abgeänderten Fassung. Berlin 1913.

Eisenbahnanleihegesetz. Vom 9. Juni 1913. (Preußische Gesetzsammlung Nr. 31, S. 326-327).

Entwurf eines Zweckverbandsgesetzes für Groß-Berlin sowie die Begründung hierzu. In: Sammlung der Drucksachen des Preußischen Hauses der Abgeordneten. 21. Legislaturperiode, IV. Session 1911. 2. Band. Drucksache Nr. 56. Berlin 1911.

Erster Verwaltungs-Bericht des Magistrats der Stadt Schöneberg. Schöneberg 1899; Dritter Verwaltungsbericht der Stadt Schöneberg. 1. April 1903 bis 31. März 1908. Schöneberg 1910.

Geschäftsberichte der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin für 1906 u. 1913.

Gesetz, betreffend die Vermehrung des Betriebsmaterials, die Herstellung doppelter Bahngeleise und nothwendigen Ergänzungsanlagen der Staatsbahnen, die Verlegung der Verbindungsbahnen zu Berlin und zu Breslau und die Herstellung einer Eisenbahn von Dittersbach nach Altwasser und von Saarbrücken nach Saargemünd. Vom 9. März 1867. (Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten. Nr. 26, S. 393-395).

Groß Berlin. Statistische Monatsberichte. Unter Mitwirkung der Statistischen Ämter von Charlottenburg, Neukölln, Berlin-Schöneberg und Berlin-Wilmersdorf herausgegeben vom Statisti-

schen Amt der Stadt Berlin. 5. Jahrgang. Heft I/II.

Große Berliner Straßenbahn. Geschäfts-Bericht für 1911 zur General-Versammlung am 14. März 1912, vormittags 11 Uhr im Hotel Adlon (vormals Reichshof), Berlin, Wilhelmstraße 70a. Berlin.

Motive zu dem Gesetz-Entwurf, betreffend die Fertigstellung der Stadt-Eisenbahn für Staats-Rechnung. In: Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der 2. Session der 13. Legislatur-Periode 1877-1878. Zweiter Band. Aktenstück Nr. 277. Berlin 1878.

Polizei-Reglement betreffend den Betrieb des Droschkenfuhrgewerbes in Berlin vom 20. Januar 1873 in neuester Fassung (bis zur Polizei-Verordnung vom 6. Februar 1896) mit dem Wegemesser für Berlin und Umgebung. Bearbeitet und herausgegeben von Jul. Straube. Berlin Juli 1896.

Sammlung der Drucksachen des Preußischen Hauses der Abgeordneten (Anlagen zu den Stenographischen Berichten). 21. Legislaturperiode, IV. Session 1911. 2. Band, Berlin 1911, Drucksache Nr. 56.

Saling's Börsen-Papiere. Zweiter (finanzieller) Teil. Saling's Börsen-Jahrbuch für... Ein Handbuch für Bankiers und Kapitalisten. Siebzehnte Auflage, für 1893/94. Bearbeitet von W. L. Hertslet. Berlin 1893; Zwanzigste Auflage, für 1896/97. Berlin 1896; Zweiundzwanzigste Auflage, für 1898/99. Berlin 1898; Dreiundzwanzigste Auflage, für 1899/1900. Bearbeitet von Ernst Heinemann, B. Langheld und John Weber, Th. Stegemann. Leipzig 1899; Neunundzwanzigste Auflage, für 1905/06. Bearbeitet von Ernst Heinemann, B. Langheld, Th. Stegemann. Leipzig 1905; Dreiunddreißigste Auflage, für 1909/10. Leipzig 1909.

Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. Vierter Jahrgang, Berlin 1878 bis 34. Jahrgang, Berlin 1920.

Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 3. Jahrgang 1927, Berlin 1927; 7. Jahrgang 1931, Berlin 1931. Herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Berlin.

Statistisches Jahrbuch der Stadt Charlottenburg. I. Jahrgang 1912. Herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Charlottenburg.

Statistisches Jahrbuch deutscher Städte. Siebzehnter Jahrgang. Breslau 1910.

Statistisches Taschenbuch der Stadt Berlin. 1924. Herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Berlin. Berlin 1924.

Statistisches Taschenbuch der Stadt Berlin. 2. Ausgabe 1926. Herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Berlin. Berlin 1926.

Stenographische Berichte über die Verhandlungen der durch die Allerhöchste Verordnung vom 3. Oktober 1877 einberufenen beiden Häuser des Landtages. Haus der Abgeordneten. Zweiter Band. Seite 1381-1397.

Verband Groß Berlin. Verwaltungsbericht umfassend die Zeit vom 1. April 1912 bis 31. März 1916. Verkehr. O.J.

Verband Groß Berlin. Verwaltungsbericht für die Zeit des Bestehens des Verbandes vom 1. April 1912 bis 30. September 1920. Berlin 1920.

Verwaltungsbericht der Stadt Rixdorf für die Rechnungsjahre 1908 und 1909. Erschienen 1910.

Verwaltungsbericht der Stadt Neukölln für die Geschäftsjahre 1910 und 1911. Bearbeitet im Statistischen Amt. Neukölln März 1913.

Verwaltungsbericht der Stadt Neukölln für die Geschäftsjahre 1912 und 1913. Bearbeitet im Statistischen Amt. Neukölln Juli 1920.

Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums von Berlin für die Jahre 1871-1880. Berlin 1882.

Zweiter Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums von Berlin für die Jahre 1881-1890. Berlin 1892.

Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums von Berlin für die Jahre 1891 bis 1900. Berlin 1902.

Zweckverbandsgesetz für Groß Berlin. Vom 19. Juli 1911 (GS 1911, Nr. 20).

III. Zeitschriften, Zeitungen, Sonstiges

Anzeiger für das Havelland. Vom 2.5.1896, 23.9.1905, 1.5.1909, 17.12.1910.

Ausarbeitung eines "Stammbaumes" der Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) (Arbeitskreis Berliner Nahverkehr).

Auskünfte des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

Bauabkommen zwischen der Stadtgemeinde Berlin-Schöneberg, vertreten durch den Magistrat und der Hochbahngesellschaft (Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin), vertreten durch den Vorstand, über die Herstellung eines Gemeinschaftsbahnhofes in der Motzstraße.

Berlin Potsdam und Umgebungen. Praktischer Wegweiser mit zwei Plänen von Berlin, Plan von Potsdam sowie Karte der Umgegend von Berlin. Neunundzwanzigste verbesserte und vermehrte Auflage. Bearbeitet von Ernst Friedel. Grieben's Reise-Bibliothek. Band 6. Berlin 1883.

Berliner Lokal-Anzeiger. 25. Jahrgang 1907; 26. Jahrgang 1908.

Deutsche Strassen-u. Kleinbahn-Zeitung. X. Jahrgang 1897; XII. Jahrgang 1899; XIII. Jahrgang 1900; XIV. Jahrgang 1901; XV. Jahrgang 1902; XXVII. Jahrgang 1914.

Eisenbahntechnische Zeitschrift für das Gesamtgebiet der Vollbahn, Kleinbahn und Strassenbahn. XI. Jahrgang, Berlin 1905.

Fahrplan der Electrischen Eisenbahn in Groß-Lichterfelde zwischen dem Bahnhof der Anhaltischen Eisenbahn und der Haupt-Kadetten-Anstalt.

Führer durch Berlin und Umgegend, gewidmet den Besuchern des Grand Hotel de Rome von dem Besitzer Adolf Mühling. Text und Arrangement von Johannes Bloch. O. J.

Genehmigungsurkunde für die Große Berliner Straßenbahn. Vom 4. Mai 1900.

Grosse Berliner Strassenbahn. Staatliche Genehmigungsurkunde und Kleinbahngesetzliche Zustimmungs-Verträge. Berlin 1902.

Kiessling's Berliner Baedeker. Praktischer Führer durch Berlin und Potsdam nebst Umgebungen. Achte Auflage. Berlin 1883; Sechszehnte Auflage. Berlin 1891/92.

Kiesslings Berliner Verkehr. Praktisches Kursbuch der Eisenbahnen, Strassenbahnen, Hochbahn, Omnibus, Dampfschiffe etc. Winter 1904/05, Sommer 1907, Winter 1909/10, Sommer 1910, Winter 1912/13, Sommer 1913, Sommer 1914.

Kiessling's Neuer Verkehrs-Plan von Berlin und nächster Umgebung. Berlin 1882.

Königlich privilegirte Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen. Jahrgang 1866.

Niederbarnimer Kreisblatt. 49. Jahrgang 1902.

Norddeutsche Allgemeine Zeitung. 20. Jahrgang 1881, Nr. 368, 403; 24. Jahrgang 1885, Nr. 210; 25. Jahrgang 1886, Nr. 16, 118, 148.

Prospect. Nominal M. 12.500.000 Actien der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.

Spandauer Tageblatt. Vom 15.3.1913.

Spandauer Zeitung vom 27.4.1914.

Staatliche Genehmigungsurkunden und Kleinbahngesetzliche Zustimmungsverträge für die Westliche Berliner Vorortbahn, Südliche Berliner Vorortbahn, Berlin-Charlottenburger Straßenbahn. Berlin 1901.

Verkehrstechnik. Jahrgang 1919 ff.

Veröffentlichung des Magistrats Wilmersdorf über Schnellbahnpläne der Stadt Wilmersdorf. Deutsch-Wilmersdorf 1909.

Vertrag zwischen der Gemeinde Schöneberg, vertreten durch den Gemeindevorstand und der Firma Siemens u. Halske (Kommanditgesellschaft) zu Berlin, betreffend die Anlage einer elektrischen Stadt-(Hoch-)Bahn innerhalb des Weichbildes von Schöneberg.

Vertrag zwischen der Stadtgemeinde Berlin, vertreten durch den Magistrat und der Firma Siemens u. Halske (Kommanditgesellschaft) zu Berlin betreffend die Anlage einer elektrischen Stadt-(Hoch-)Bahn innerhalb des städtischen Weichbildes.

Vertrag zwischen der Stadtgemeinde Schöneberg,vertreten durch den Magistrat, und der Hochbahngesellschaft (Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen zu Berlin), vertreten durch den Vorstand, über den Betrieb der Schöneberger Bahn und eine Tarifgemeinschaft.

Vorlage für die Stadtverordnetenversammlung zu Berlin. No.45. (766.) 1911.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. 2.Jg. 1895, 4.Jg. 1897, 6.Jg. 1899 - 11. Jg. 1904, 16.Jg. 1909.

Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. II.Jg. 1885 - V.Jg. 1888, XXII.Jg. 1905 - XXV.Jg. 1908, XXX. Jg. 1914.

ANMERKUNGEN

1) Dieterici: Geschichtliche und statistische Mittheilungen über das öffentliche Fuhrwesen in Berlin. In: Zeitschrift des Königlich Preussischen Statistischen Bureaus. Redigirt von Ernst Engel. 5. Jahrgang 1865. Berlin 1865, Nr. 6, Juni 1865, S. 155-164; Nr. 7, Juli 1865, S. 179-189; Nr. 10, Oktober 1865, S. 241-254. Neuerdings ist eine auf z. T. selbständigem Quellenstudium beruhende Abhandlung von Ilja Mieck über die Droschkenentwicklung in Berlin in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erschienen (Mieck, Ilja: Die werdende Großstadt. Berliner Verkehrsprobleme in der Biedermeierzeit. In: Der Bär von Berlin. Jahrbuch des Vereins für die Geschichte Berlins. 9. Folge 1960. Herausgegeben von Ernst Kaeber und Walther G. Oschilewski.)

2) Vgl. Schneider, Erich: Einführung in die Wirtschaftstheorie, I. Teil, Theorie des Wirtschaftskreislaufs. 5., verbesserte und erweiterte Auflage. Tübingen 1955, S. 64.

3) So auch zwei Neuerscheinungen aus der jüngsten Zeit: Der öffentliche Personennahverkehr. Bearbeitet von H. Bülow, J. Fester, G. Heuer, F. Lademann, F. Lehner, K. Leibbrand, P. Loercher, W. Lüttich, M. Mroß, E. Müller, C. Pirath, C. Risch, W. Stein. Herausgegeben von Curt Risch und Friedrich Lademann. Berlin, Göttingen, Heidelberg 1957;
Stadtverkehr gestern, heute und morgen. Bearbeitet von J. W. Hollatz, J. W. Korte, R. Lapierre, F. Lehner, P. A. Mäcke, Enno Müller, B. Wehner. Herausgegeben von J. W. Korte. Berlin, Göttingen, Heidelberg 1959.

4) Vgl. zu diesem Problem: Predöhl, Andreas: Verkehrspolitik. Grundriß der Sozialwissenschaft. Herausgegeben von R. Schaeder. Band 15. Göttingen 1958, S. 10 ff. sowie Schultz, Bruno: Die Lehre von der Verkehrspolitik als Disziplin der Volkswirtschaftslehre in Deutschland. Sonderdruck aus Festgabe für Georg Jahn. Zur Vollendung seines 70. Lebensjahres am 28. Februar 1955. Herausgegeben von Karl Muhs. Berlin.

5) Vgl. S. 9.

6) Es ist zu betonen, daß diese Abgrenzung keinen allgemeingültigen Charakter hat, sondern speziell für diese Arbeit gilt.

7) In ähnlichem Sinne auch Pirath, Carl: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. 2. erweiterte Auflage. Berlin, Göttingen, Heidelberg 1949, S. 49.

8) Auch Evgénieff rechnet die Droschken zu Verkehrsmitteln des öffentlichen lokalen Verkehrs (vgl. Evgénieff, M.: Droschkenbetrieb, seine Organisation und wirtschaftspolitischen Probleme. Berlin 1934, S. 9). Anders dagegen Blum: er rechnet die Droschken dem "Einzelverkehr" zu, betrachtet sie also nicht als öffentliche Verkehrsmittel, da er öffentlichen Verkehr mit "Sammelverkehr" gleichsetzt (vgl. Blum, Otto: Städtebau. 2., umgearbeitete Auflage. Handbibliothek für Bauingenieure. Ein Hand- und Nachschlagebuch für Studium und Praxis. Herausgegeben von Robert Otzen. II. Teil, Eisenbahnwesen und Städtebau. 1. Band. Berlin 1937, S. 187).

9) Von einem "Groß"-Berliner Nahverkehr kann für die Zeit um 1865 noch nicht gesprochen werden; vgl. die Ausführungen im zweiten Teil unter A.

10) Unter den "Vororten" werden hier und bei allen folgenden Ausführungen die das eigentliche Berlin umgebenden, innerhalb des Gebietes von Groß-Berlin liegenden Orte verstanden.

11) Vgl. Königlich privilegirte Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen (im folgenden zitiert als "Vossische Zeitung"). Nr. 1, 3.1.1866, erste Beilage, S. 4.

12) Vgl. Berlin und seine Entwickelung. Städtisches Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik. Dritter Jahrgang 1869. Herausgegeben vom Statistischen Bureau der Stadt.Berlin, S. 220.

13) Vgl. über die Anfänge des Omnibusbetriebs in Berlin bis in die 60er Jahre: Dieterici: a.a.O.

14) Zahlen entnommen aus: Berlin und seine Entwickelung. Gemeinde-Kalender und städtisches Jahrbuch für 1868. Zweiter Jahrgang. Herausgegeben vom statistischen Bureau der Stadt. Berlin, S. 210.

15) Vgl. Vossische Zeitung. Nr. 240, 14.10.1866, zweite Beilage, S. 1.

16) Vgl. Vossische Zeitung. Nr. 301, 25.12.1866, S. 8.

17) Vgl. Berlin und seine Entwickelung. A.a.O., 2. Jahrgang, S. 210.

18) Vgl. Bilder zur Geschichte der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft. Zur Feier des 60-jährigen Bestehens am 25. Juni 1928. Herausgegeben von der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft. Berlin 1928, S. 20.
Es ist anzumerken, daß es nicht ganz einleuchtend klingt, daß schlechte Betriebsergebnisse der Auflösungsgrund der alten Omnibusgesellschaft waren, denn schlechte Betriebsergebnisse dürften kaum ein Anreiz für die alten Aktionäre zur sofortigen Gründung einer neuen Omnibusgesellschaft gewesen sein.

19) Vgl. Bilder..., a.a.O., S. 20.

20) Vgl. Berlin und seine Entwickelung. A.a.O., 3. Jahrgang 1869, S. 220.

21) Vgl. Giese, Erich: Verband Groß Berlin. Das zukünftige Schnellbahnnetz für Groß Berlin. Berlin 1919, S. 240 ff.

22) Durchschnittliche Betriebslänge in km: 1870 = 112, 1881 = 53; Dividende 1874 = 10%, 1881 = 2% (vgl. Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S. 240 ff.).

23) Vgl. Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. II. Jahrgang 1885, Nr. 14, Berlin, 4.4.1885, S. 112.

24) Durchschnittliche Betriebslänge 1889 = 49 km (vgl. Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S. 240 ff.).

25) Dividende von 1882 bis 1890 zwischen 8% und 12 1/3% (vgl. Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S. 240 ff.).

26) Zahlen entnommen aus: Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 5. Jahrgang, Berlin 1879, S. 133 und 13. Jahrgang, 1888, S. 216. Das Statistische Jahrbuch der Stadt Berlin wird hier und im folgenden abgekürzt zitiert.

27) Vgl. Anhang, Tabelle 1.

28) Vgl. Norddeutsche Allgemeine Zeitung. 25. Jahrgang. Nr. 148 Abendausgabe. Berlin, 29.3.1886, S. 2.

29) Durch Beschluß der Gesellschafterversammlung vom 12.1.1886 wurde die Firma in "Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft" geändert (vgl. Artikel: Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft. In: Saling's Börsen-Papiere. Zweiter (finanzieller) Teil. 17. Auflage. Saling's Börsen-Jahrbuch für 1893/94. Ein Handbuch für Bankiers und Kapitalisten. Bearbeitet von W. L. Hertslet. Berlin 1893, S. 1253. Im folgenden wird dieses periodisch erschienene Börsenjahrbuch abgekürzt als "Saling" zitiert).

30) Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 14. Jahrgang, Berlin 1889, S. 312.

31) Die im folgenden nicht erwähnten Omnibusunternehmungen von geringer Bedeutung sind der Vollständigkeit halber im Anhang, S. 113 aufgeführt.

32) Vgl. Artikel: Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft. A.a.O., S. 1253.
Es ist anzumerken, daß der Name des Unternehmers auch mit "Framke" angegeben wird (vgl. Artikel: Grosse Berliner Omnibus-Gesellschaft. In: Saling, 20. Auflage, für 1896/97, S. 953).

33) Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 21. Jahrgang, Berlin 1896, S. 288 f.

34) Vgl. v. Wüstenhoff, M.: Verkehr und Verkehrsmittel in Berlin während der Jahre 1865 bis 1895. In: Zeitschrift des Kgl. Preuss. Statistischen Bureaus, a.a.O., 39. Jahrgang 1899, IV. Vierteljahresheft, S. 289.

35) Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 21. Jahrgang, Berlin 1896, S. 289 f. und 22. Jahrgang, 1897, S. 283.

36) Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 21. Jahrgang, Berlin 1896, S. 289 f.

37) Vgl. Anhang I.

38) Vgl. Artikel: Neue Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft. In: Saling, 20. Auflage, für 1896/97, S. 1449.

39) Vgl. Artikel: Neue Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft. In: Saling, 23. Auflage, für 1899/1900, S. 1177.

40) Zahlen entnommen aus: Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 27. Jahrgang, Berlin 1903, S. 339 und 29. Jahrgang, 1905, S. 202.

41) v. Wüstenhoff bezeichnete die Gesellschaft als Nachtomnibusunternehmung (vgl. v. Wüstenhoff, M.: a.a.O., S. 291); nach dem Statistischen Jahrbuch der Stadt Berlin, 23. Jahrgang, Berlin 1898 sowie 24. Jahrgang, 1899 und nach Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr dürfte diese Feststellung jedoch auf einem Irrtum beruhen.

42) Nach Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

43) Vgl. Artikel: Berliner Spediteur-Verein Actien-Gesellschaft. In: Saling, 33. Auflage, für 1909/10, S. 1881.

44) Nähere Einzelheiten über die Art des Übergangs der Omnibus-Gesellschaft "Reform" bzw. der Omnibuslinie dieser Gesellschaft auf die Berliner Spediteur-Verein Actien-Gesellschaft waren nicht in Erfahrung zu bringen. Der Hinweis der im April 1898 erfolgten Übernahme ist entnommen der Deutschen Strassen- u. Kleinbahn-Zeitung. XII. Jahrgang 1899, Nr. 37, Berlin, 14. 9. 1899, S. 723.

45) Zahlen entnommen aus: Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 14., 18., 26. und 29. Jahrgang, Berlin 1889, 1893, 1902 und 1905.

46) Die Schreibweise der Firma ist in den benutzten Unterlagen uneinheitlich; die vorliegende wurde entnommen aus: Berliner Verkehrs-Lexicon. Verlegt und herausgegeben von Max Schildberger. Sommer 1896, Semester 21., III. Teil.

47) Vgl. v. Wüstenhoff, M.: a.a.O., S. 291. Nach Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr firmierte die Unterrehmung erst seit ca. 1898 in der oben angegebenen Weise. Von 1895-1897 lautete die Firma Joh. Kniese u. Co.

48) Nach Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

49) Nach Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

50) Nach Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

51) Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 23. Jahrgang, Berlin 1898, S. 283.

52) Vgl. Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Verwaltungsjahren 1895 bis 1900. Zweiter Teil, Berlin 1904, S. 40.

53) Der Zeitpunkt der Übernahme des Betriebs durch G. Jaede ist nicht genau festzustellen; nach Angaben des Dritten Verwaltungsberichts des Königlichen Polizei-Präsidiums von Berlin für die Jahre 1891 bis 1900. Berlin 1902, S. 192, wurde die Unternehmung 1900 noch von den Gebrüdern Pfeil betrieben.

54) Nach Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

55) Vgl. Berliner Lokal-Anzeiger. 26. Jahrgang, Nr. 119, 5. 3. 1908, 2. Ausgabe.

56) Vgl. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse und die Wirtschaftlichkeit der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. Berlin, Januar 1931, S. 15.

57) Zahlen entnommen aus: Berliner Verkehrs-Lexicon. Winter 1902/03. A.a.O. III. Teil, S.31 ff. sowie Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 27.Jahrgang, Berlin 1903, S.339 und 29.Jahrgang, 1905, S.202. Die Zahlen 269 und 341 werden in den angegebenen Statistischen Jahrbüchern für 1902 genannt; es ist mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß die Zahlen für den 31.12.1902, nicht aber für den 1.1.1902 gelten.

58) Vgl. Bilder..., a.a.O., S.32.

59) Ergänzend ist anzumerken, daß die von der ABOAG im Jahre 1905 übernommene "Victoria-Speicher-Actien-Gesellschaft" mit größter Wahrscheinlichkeit keinen Omnibusbetrieb hatte. Dieser Hinweis ist deshalb angezeigt, weil die übernommene Gesellschaft in bisherigen Veröffentlichungen vielfach als Omnibusunternehmung bezeichnet wird.

60) Vgl. Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ..., a.a.O., S.197.

61) Vgl. Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ..., a.a.O., S.198/99.

62) Vgl. Bilder ..., a.a.O., S.40.

63) Vgl. Eisenbahntechnische Zeitschrift für das Gesamtgebiet der Vollbahn, Kleinbahn und Strassenbahn. XI.Jahrgang 1905, Nr.21, Berlin,1.11.1905, S. 828/29.

64) Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 30.Jahrgang, Berlin 1907, S.72*, 32.Jahrgang, 1913, S.472, 33.Jahrgang, 1916, S.501.

65) Vgl. Wolff, Th.: Automobil-Omnibus-Linien. In: Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. V.Jahrgang 1910/11, Nr.10, Berlin, 3.12.1910, S.238.

66) Vgl. Wolff, Th.: a.a.O., S.237 und Kaufmann, Robert: Der Omnibusbetrieb in Berlin. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1920, Heft 8, 15.3.1920, S.105 ff.

67) Vgl. Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S.240 ff.

68) Vgl. Kaufmann, Robert: a.a.O., S.105.

69) Betriebskosten einschließlich Abschreibungen, ohne Zinsen für das Betriebskapital je Wagenkm: 1910 = 56,11 Pf, 1913 = 46,92 Pf (Durchschnittszahlen für alle Autobusse der ABOAG). Zahlen entnommen aus: Kaufmann, Robert: a.a.O., S.105.

70) Vgl. Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S.240 ff.

71) Über die Motive der GBS zu diesem Schritt vgl. S. 82.

72) U.a. vom Nollendorfplatz zur Alten Fischerhütte bzw. zur Krummen Lanke sowie nach Paulsborn bzw. Onkel Toms Hütte (vgl. Berliner Lokal-Anzeiger. 25.Jahrgang, Nr.246, 17.5.1907, 1. Ausgabe).

73) Vgl. Berliner Lokal-Anzeiger, 25.Jahrgang. Nr.324, 22.6.1907, 1.Ausgabe.

74) Vgl. Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG): 75 Jahre Straßenbahn zu Berlin. 22. Juni 1940. S. 37/38.

75) Zu diesen und den folgenden Angaben vergl. Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Rixdorf für das Jahr 1907; Verwaltungsbericht der Stadt Rixdorf für die Rechnungsjahre 1908 und 1909, erschienen 1910; Verwaltungsbericht der Stadt Neukölln für die Geschäftsjahre 1910 und 1911. Bearbeitet im Statistischen Amt. Neukölln, März 1913; Verwaltungsbericht der Stadt Neukölln für die Geschäftsjahre 1912 und 1913. Bearbeitet im Statistischen Amt. Neukölln, Juli 1920.

76) Die Stadt Rixdorf wurde 1912 in "Neukölln" umbenannt.

77) Vgl. Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung. XXVII. Jahrgang 1914, Nr. 7, 15, 20, 21, 22.

78) Nach Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

79) Näheres vgl. S. 20.

80) Vgl. Groß-Berlin. Statistische Monatsberichte. 5. Jahrgang, Heft I/II, S. 60/61.

81) Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 33. Jahrgang, Berlin 1916, S. 501; die Zahlen beziehen sich auf die Bezirke der Polizeipräsidien von Berlin und Schöneberg.

82) Vgl. Helm: Der Groß Berliner Nahverkehr während der Tätigkeit des Verbandes Groß Berlin. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1920, Nr. 31, 15.11.1920, S. 435.

83) Vgl. Helm: a.a.O., S. 435. Die ABOAG beschäftigte 1913 3648 Personen (vgl. Günzel, Fritz: Personenverkehrsentwicklung und Siedlungspolitik von Gross Berlin. Diss. Giessen 1921, S. 29).

84) Vgl. Helm: a.a.O., S. 435. Im Sommer 1914 wurde weiterhin eine Autobuslinie Schöneberg (Ringbahnhof) - II. städtischer Friedhof (Eythstr.) betrieben (vgl. Kiesslings Berliner Verkehr. Praktisches Kursbuch der Eisenbahnen, Strassenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Omnibusse, Dampfschiffe etc. Sommer 1914, S. 325).

85) Vgl. auch alle weiteren Angaben Anhang, Tabelle 1.

86) Vgl. Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums von Berlin für die Jahre 1871-1880. Berlin 1882, S. 554/55. Die Quelle gibt nicht an, ob die genannte Zahl der Linien am Jahresanfang oder Jahresende vorhanden war.

87) Zahl der beförderten Personen eines Jahres im Vergleich zum jeweils vorhergehenden.

88) Der genauere Maßstab: Personenkm (Pkm) je Platzkm kann wegen fehlender statistischer Unterlagen nicht berechnet werden.

89) Vgl. Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S. 240 ff.

90) Die folgenden Angaben wurden entnommen aus:

1. Vossische Zeitung. Nr.67, 21.3.1866, erste Beilage, S.2/3; Nr.91, 20.4.1866, erste Beilage, S.4; Nr.93, 22.4.1866, zweite Beilage, S.1.
2. Berliner Stadt- und Gemeinde-Kalender und Städtisches Jahrbuch für 1867. Erster Jahrgang. Herausgegeben vom statistischen Bureau der Stadt. S.272.
3. Führer durch Berlin und Umgegend, gewidmet den Besuchern des Grand Hotel de Rome von dem Besitzer Adolf Mühling. O.J., S.152.
4. Norddeutsche Allgemeine Zeitung. 20.Jahrgang, Nr.368, Abendausgabe, Berlin, 10.8.1881, S.2; Nr.403, Morgenausgabe, 31.8.1881, S.2.
5. Berlin, Potsdam und Umgebungen. Praktischer Wegweiser mit zwei Plänen von Berlin, Plan von Potsdam sowie Karte der Umgegend von Berlin. 29.verbesserte und vermehrte Auflage. Bearbeitet von Ernst Friedel. Grieben's Reise-Bibliothek Band 6. Berlin 1883, S.19 f.
6. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 11.Jahrgang, Berlin 1885, S.189.
7. Kiessling's Berliner Baedeker. Praktischer Führer durch Berlin und Potsdam nebst Umgebungen. 16.Auflage, Berlin 1891/92, S.48 f.
8. Zweiter Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums von Berlin für die Jahre 1881-1890. Berlin 1892, S.409.
9. Berliner Verkehrs-Lexicon. Sommer 1896, Winter 1902/03, Winter 1903/04, Sommer 1904, Winter 1904/05, Sommer 1905. A.a.O., III.Teil.
10. Deutsche Strassen- u. Kleinbahn-Zeitung. X.Jahrgang 1897, Nr.7, Berlin, 18.2.1897, S.103.
11. v.Wüstenhoff, M.: a.a.O., S.289.
12. Auszüge aus den Geschäftsberichten der ABOAG für 1900 und 1901. In: Archiv für Post und Telegraphie. 29.Jahrgang, Berlin 1901, Nr.12, Juni, S.391; 30.Jahrgang, 1902, Nr.12, Juni, S.386.
13. Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ..., a.a.O., S.191, 193.
14. Der Omnibus-, Straßenbahn- und Eisenbahn-Personenverkehr in Berlin von 1896 bis 1902. In: Berliner Statistik, herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Berlin. I.Heft, Berlin 1903, S.24.
15. Meyer, K.M.: Betriebsergebnisse der Automobilomnibus-Linien in Berlin. In: Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. XXIV.Jahrgang 1907, Nr.16, Berlin, 1.6.1907, S.340.
16. Berliner Lokal-Anzeiger. 25.Jahrgang, Nr.662, 31.12.1907, 1.Ausgabe; 26.Jahrgang, Nr.57, 1.2.1908, 1.Ausgabe; Nr.237, 10.5.1908, 1.Beiblatt.
17. Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung. XXVII.Jahrgang 1914, Nr.21, Berlin, 23.5.1914, S.337.
18. Verband Groß Berlin. Verwaltungsbericht für die Zeit des Bestehens des Verbandes vom 1.April 1912 bis 30.September 1920. Berlin 1920, S.44, 63.

19. Statistisches Taschenbuch der Stadt Berlin. 1924. Herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Berlin. Berlin 1924, S. 60.
20. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse ..., a.a.O., Tafel 2.
21. Auskünfte des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

91) Vgl. S. 60.

92) Die Verdeckplätze durften bis 1896 lt. polizeilicher Vorschrift nur von männlichen Personen benutzt werden; erst die Polizeiverordnung vom 7.10.1896 räumte den weiblichen Fahrgästen das gleiche Recht ein (vgl. Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ..., a.a.O., S. 194).

93) Die Fahrpreise vor Einführung der Mark-Währung sind hier und im folgenden in Mark bzw. Pfennig umgerechnet.

94) Nähere Einzelheiten über die Gründe der Abschaffung der Umsteiger waren nicht in Erfahrung zu bringen. Vermutlich wurde das Preiszugeständnis von der Omnibusgesellschaft als in ihrem Interesse unnötig angesehen.

95) Vgl. S. 77 ff.

96) In der auf S. 155 unter 14. angegebenen Quelle ist noch für 1902 ein 15-Pf-Fahrpreis für die ABOAG ausgewiesen. Die unter 13. genannte Quelle weist jedoch ausdrücklich darauf hin, daß die ABOAG und die Neue Berliner Omnibus-AG ihre Fahrpreise im Jahre 1900 auf 10 Pf herabgesetzt hätten.

97) Am 16.8.1913 führte die ABOAG auf der Linie 4 (Ringbahnhof Neukölln über Hallesches Tor und Weddingplatz nach Pankow Kirche) eine dritte Staffel mit einem Preis von 20 Pf ein. Einen Sondertarif hatte auch die etwa Juli 1910 in Betrieb genommene "Luxus-Kraftomnibuslinie" Unter den Linden (Zeughaus) - Halensee. Die ganze Strecke kostete 50 Pf, Teilstrecken 25 Pf.

98) Sofern im Abschnitt "Entwicklung der Straßenbahnunternehmungen" nicht eine besondere Quelle genannt ist, sind die Angaben entnommen aus: Zeitschrift für Kleinbahnen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. 2.-4., 6.-11. Jahrgang; Statistik der Kleinbahnen in Preußen und im Deutschen Reicne (Zeitschrift für Kleinbahnen 1904, Ergänzungsheft); Statistik der Kleinbahnen für die Jahre 1903-1914 (Zeitschrift für Kleinbahnen 1905-1916, Ergänzungshefte). Ergänzend wurden herangezogen: Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. Denkschrift aus Anlaß der vollständigen Durchführung des elektromotorischen Betriebes. Berlin 1902 sowie Auskünfte des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.
Die in der folgenden Darstellung nicht erwähnten unwichtigen Straßenbahnunternehmungen sind der Vollständigkeit halber im Anhang, S. 114 aufgeführt.

99) Zu den Ausführungen über die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn vgl. Buchmann, Eduard: Die Entwickelung der Großen Berliner Straßenbahn und ihre Bedeutung für die Verkehrsentwickelung Berlins. Berlin 1910, S. 28 ff.; Liedemann, Kurt: Die

Grosse Berliner Strassenbahn. Eine Studie zur Privatwirtschaft der Verkehrsunternehmungen. Diss. Zürich 1918, S.61 ff.

100) Linienführung: Berlin (Kupfergraben seit 28.8.1865) - Dorotheenstr. (heute Clara-Zetkin-Str.) - Sommerstr. (heute Ebertstr.) über den Platz am Brandenburger Tor - Charlottenburger Chaussee (heute Straße des 17. Juni) - Berliner Str. (heute Otto-Suhr-Allee) - Luisenplatz - Spandauer Str. (heute Spandauer Damm) bis Ecke Sophie-Charlotten-Str. (Charlottenburg).

101) Die Firma wurde 1875 in "Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft J. Lestmann u. Co." umgeändert; seit 1894 firmierte die Gesellschaft als "Berlin-Charlottenburger Straßenbahn".

102) Vgl. Berlin und seine Entwickelung. A.a.O., 2. Jahrgang, S.210.

103) Zahl vgl. Anhang, Tabelle 1.

104) 1898 wurde die Firma in "Große Berliner Straßenbahn" geändert. Der Einfachheit halber wird auch für die Zeit vor 1898 die Abkürzung GBS verwendet.

105) Hierzu und zum folgenden vgl. Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S.246 f.

106) Vgl. Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. IV. Jahrgang 1887, Nr. 10, Berlin, 1.4.1887, S.78.

107) Vgl. Hilse, Karl: Die Berliner Pferdebahn von 1865-1890. In: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. VII. Jahrgang 1890, Nr. 18, Berlin, 20.6.1890, S.207.

108) Vgl. Buchmann, Eduard: a.a.O., S.8.

109) Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 8. Jahrgang, Berlin 1882, S.165.

110) Vgl. Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. II. Jahrgang 1885, Nr.3, Berlin, 17.1.1885, S.20; III. Jahrgang 1886, Nr.14, 10.5.1886, S.110.

111) Hinweise über die Linienführung vgl. S. 27.

112) Vgl. Zweiter Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums von Berlin ..., a.a.O., S.125.

113) Lt. "Fahrplan der Electrischen Eisenbahn in Groß-Lichterfelde zwischen dem Bahnhof der Anhaltischen Eisenbahn und der Haupt-Kadetten-Anstalt".

114) Vgl. Thomälen, Ad.: Elektrische Bahnen. Ihre Entwicklung bei der Gesellschaft Siemens u. Halske im Zeitraum 1879-1884. In: Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie. Jahrbuch des Vereins Deutscher Ingenieure. Herausgegeben von Conrad Matschoss, 11. Band, Berlin 1921, S.48 ff.

115) Vgl. Die deutschen Elektrischen Strassenbahnen, Sekundär-, Klein- und Pferdebahnen sowie die Elektrotechnischen Fabriken, Elektricitätswerke samt Hilfsgeschäften im Besitze von Aktien-

Gesellschaften. Ausgabe 1906/07. Zehnte vollständig umgearbeitete Auflage. Berlin und Leipzig 1906, S. 55.

116) Vgl. 75 Jahre Straßenbahn ..., a.a.O., S. 28.

117) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S. 32.

118) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn und ihre Nebenbahnen 1902-1911. Denkschrift aus Anlaß der XIII. Vereinsversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen. Berlin 1911, S. 21.

119) Näheres über die Linienführung vgl. S. 27 f.

120) Vgl. Die deutschen Elektrischen Strassenbahnen ..., a.a.O., S. 55.

121) Vgl. Die deutschen Elektrischen Strassenbahnen ..., a.a.O., S. 55.

122) Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 7. Jahrgang 1931, Berlin 1931, S. 118.

123) Zahlen entnommen aus: Zeitschrift für Kleinbahnen 1904, Ergänzungsheft. Statistik der Kleinbahnen in Preußen und im Deutschen Reiche, S. 12-19; ausschließlich der von der Hochbahngesellschaft betriebenen Straßenbahnlinie.
Es ist anzumerken, daß die genannten Zahlen nicht Anspruch auf völlige Genauigkeit erheben können, da eine andere Statistik (aufgestellt vom Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen, enthalten in der oben angegebenen Zeitschrift) gering abweichende Angaben macht.

124) Vgl. Armknecht, Otto: Die Städtische Strassenbahn Cöpenick. In: Eisenbahntechnische Zeitschrift für das Gesamtgebiet der Vollbahn, Kleinbahn und Strassenbahn. XI. Jahrgang 1905, Nr. 2, Berlin, 18.1.1905, S. 53.

125) Vgl. Vossische Zeitung vom 21.5.1890.

126) Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 7. Jahrgang 1931, Berlin 1931, S. 118.

127) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O., 16. Jahrgang 1909, Oktober, S. 712.

128) Vgl. Deutsche Strassen- und Kleinbahn-Zeitung. XIV. Jahrgang 1901, Nr. 17, Berlin, 25.4.1901, S. 349.

129) Vgl. Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Verwaltungs-Jahren 1906 bis 1910. Herausgegeben vom Magistrat der Stadt Berlin. Erster Band. Berlin 1912, S. 236.

130) Vgl. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse ..., a.a.O., S. 168.

131) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S. 7.

132) Vgl. Saegert, W.: Die Verkehrsverhältnisse Berlins. In: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. V. Jahrgang 1888, Nr. 29, Berlin, 10.10.1888, S. 268.

133) Diese Ringlinie verlief etwa folgendermaßen: Lausitzer Platz - Hallesches Tor - Potsdamer Platz - Brandenburger Tor - Sommerstr.(heute Ebert Str.) - Roonstr. - Karlstr. (heute Reinhardt Str.) - Oranienburger Tor - Rosenthaler Tor - Landsberger Tor.

134) Die bisherigen Angaben wurden entnommen aus dem Plan in: Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1877 bis 1881. Erster Theil. Berlin 1883, hinter S.70.

135) Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

136) Für die Periode von 1882-1888 wurden die Angaben entnommen aus: Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1882 bis 1888. Erster Theil. Berlin 1883, Stadtplan hinter S.76.

137) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.21 und Plan in: Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1889 bis 1895. Erster Theil. Berlin 1898, hinter S.58.

138) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.91.

139) Auskünfte des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

140) Vgl. zum folgenden: Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O., 3.Jahrgang 1896, Januar, S.1 ff. Ferner wurden Auskünfte des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr eingearbeitet.

141) Vgl. S. 21 f.

142) Die Linie hatte ihren Anfangspunkt zunächst in der Grunewald-Ecke Goltzstr., wurde aber noch 1888 bis zur Zwölf Apostelkirche in Betrieb genommen.
Die Linie wurde später im Grunewald mit der Dampfstraßenbahnlinie Zoologischer Garten - Grunewald zusammengeführt.

143) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O., 3.Jahrgang 1896, Januar, S.12/13.

144) Vgl. Arns, Hermann: 60 Jahre elektrische Straßenbahn. Die erste elektrische Straßenbahn in Berlin-Lichterfelde. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1941, Nr.10, 20.5.1941, S.153-154.

145) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O., 2.Jahrgang 1895, Juli, S.310.

146) Hierzu und zum folgenden vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O., 2.Jahrgang 1895, April, S.189.

147) Diese und die folgenden Angaben über die Köpenicker Straßenbahn wurden zusammengestellt unter Benutzung der Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O., 8.Jahrgang 1901, Januar, S.16/17; 10.Jahrgang 1903, Oktober, S.501, Dezember, S.593 sowie auf Grund von Auskünften des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

148) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O., 16.Jahrgang 1909, Juli, S.465.

149) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O., 19.Jahrgang 1912, Mai, S.331.

150) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O., 3.Jahrgang 1896, Januar, S.12/13; nach Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr fand die Eröffnung am 5.6.1892 statt.

151) Vgl. Die elektrischen Straßenbahnen mit oberirdischer Stromzufuhr nach dem System der Allgemeinen Elektricitätsgesellschaft zu Berlin. Zweite neu bearbeitete und erweiterte Auflage. Berlin, Dezember 1896, S.264 ff.

152) Auskunft des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

153) Vgl. Anzeiger für das Havelland vom 2.5.1896.

154) Vgl. Anzeiger für das Havelland vom 1.5.1909.

155) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O. Ergänzungsheft 1910, S.8. Einige weitere Angaben über die Straßenbahn Spandau-Nonnendamm vgl. Anhang, S. 114.

156) Vgl. Spandauer Zeitung vom 27.4.1914.

157) Der Jahresbericht der GBS für 1887 sagt, daß sogar die nach Tempelhof, Charlottenburg und Treptow führenden Linien alljährlich nicht unerhebliche Zuschüsse erforderten (vgl. Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. V.Jahrgang 1888, Nr.11, Berlin, 10.4.1888, S.92).

158) Bis Steglitz mit der Lichterfelder Straßenbahn von Siemens u. Halske (später Teltower Kreisbahnen), von dort mit der Dampfstraßenbahn des Dampfstraßenbahn-Consortiums, später mit der Westlichen Berliner Vorortbahn in Richtung Berlin; von Lichterfelde Ost in Richtung Berlin mit der Südlichen Berliner Vorortbahn.

159) Es wird im folgenden vorwiegend die Tarifentwicklung bei der GBS einschließlich der Tochtergesellschaften betrachtet, da die anderen Straßenbahnunternehmungen eine geringere Bedeutung für den Straßenbahnverkehr Groß-Berlins hatten.
Die Angaben für die genannten Gesellschaften wurden zusammengestellt aus:
1. Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S.559.
2. Berlin, Potsdam und Umgebungen. A.a.O., S.20 ff.
3. Kiessling's Berliner Baedeker. A.a.O., 8.Auflage, Berlin 1883, S.44.
4. Norddeutsche Allgemeine Zeitung. 24.Jahrgang. Nr.210, Abendausgabe, Berlin, 7.5.1885, S.2; 25.Jahrgang, Nr.16, Abendausgabe, 1.9.1886, S.2.
5. Zweiter Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S.420.
6. Berliner Verkehrs-Lexicon. Winter 1894/95 II. Teil; Sommer 1895 II. Teil; Sommer 1896; Sommer 1904; Winter 1904/05; Sommer 1905 III. Teil. A.a.O.

7. Vertrag zwischen der Stadt Charlottenburg und der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn vom 29.11.1897. In: Staatliche Genehmigungsurkunden und Kleinbahngesetzliche Zustimmungsverträge für die Westliche Berliner Vorortbahn, Südliche Berliner Vorortbahn, Berlin-Charlottenburger Straßenbahn. Berlin 1901.
8. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.105ff., 110 ff., 234.
9. Weiß, Lothar: Die Tarife der deutschen Straßenbahnen ihre Technik und wirtschaftliche Bedeutung. Volkswirtschaftliche Abhandlungen der Badischen Hochschulen, herausgegeben von Carl Johannes Fuchs, Karl Rathgen, Gerhard von Schulze-Gävernitz, Max Weber. VII. Band. III. Ergänzungsband. Karlsruhe 1904, Anhang III u. IV.
10. Buchmann, Eduard: a.a.O., S.77 ff.
11. Die Grosse Berliner Straßenbahn und ihre Nebenbahnen..., a.a.O., S.8, 55, 83 ff., 88-109.
12. Einheitstarif oder Staffeltarif? A.a.O., S.209 ff.
13. Neues von den Berliner Verkehrsunternehmungen. In: Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O., 27.Jahrgang 1920, Juni 1920, S.201 ff.
14. Riese, Willi: Die Wirtschaftslage der Berliner Strassenbahn vor, während und nach der Kommunalisierung. Diss. Berlin 1922, S.6 f., 84 einschl. Tabelle 5.
15. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse..., a.a.O., Tafel 2.

160) Sofern im folgenden nichts anderes gesagt wird, beziehen sich alle Angaben auf die GBS.

161) 1880 = 12,86 Pf, 1890 = 11,57 Pf (vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.95).

162) Es handelte sich faktisch nur um eine Festsetzung der Mindestlängen.

163) Ausnahmeregelung für Vorortlinien.

164) Zahlen entnommen aus: Berliner Städtisches Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik. 3.Jahrgang, Berlin 1877, S.147 und Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 4.Jahrgang, Berlin 1878, S.154 und 5.Jahrgang, 1879, S.132.

165) Zahlen entnommen aus: Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 4.Jahrgang, Berlin 1878, S.153.

166) Nur für Linien in die Vororte und bei einer Stammkarte von mindestens dreimonatiger Dauer.

167) Fahrpreis in Klammern einschl. Fahrkartensteuer (ab 1906).

168) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn. 1871-1902. A.a.O., S.113.

169) Die folgenden Angaben wurden zusammengestellt unter Benutzung folgender Unterlagen:
1. Berliner Verkehrs-Lexicon. Sommer 1895, Sommer 1896, Winter 1902/03, Sommer 1903, Winter 1903/04. A.a.O., II. bzw. III. Teil.

2. Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung. VII. Jahrgang 1899, Nr. 41, Berlin, 12. 10. 1899, S. 804; XXVII. Jahrgang 1914, Nr. 29, 18. 7. 1914, S. 469.
3. Weiß, Lothar: a. a. O., Anhang II.
4. Mitteilungen des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen. Jahrgang 1907, Nr. 3, S. 222 (in Zeitschrift für Kleinbahnen, 14. Jahrgang 1907).
5. Kiesslings Berliner Verkehr. A. a. O. Winter 1909/10, Sommer 1914.
6. Buchmann, Eduard: a. a. O., S. 74 ff.
7. Spandauer Tageblatt vom 15. 3. 1913.
8. Auskünfte des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr.

170) Übergangstarif zur U-Bahn siehe unten.

171) Spandauer Tageblatt vom 15. 3. 1913.

172) Vgl. Housselle: Die Entwicklung der Vorortbahnen Berlins. In: Deutsche Bauzeitung. XXXV. Jahrgang. Nr. 100, Berlin, 14. 12. 1901, S. 623-627, Nr. 102/3, 23. 12. 1901, S. 639-641.

173) Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen 1846-1896. Herausgegeben im Auftrage des Königlich Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten. 1. Band, Berlin 1896, S. 159.

174) Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen..., a. a. O., 1. Band, S. 262 und 223.

175) Hierbei handelt es sich um eine 1851 eröffnete Eisenbahnlinie, die die Berliner Fernbahnhöfe verband und im allgemeinen nur dem Güterverkehr diente. Da die Bahngleise in Straßenhöhe verliefen, erwies sich die Bahn mehr und mehr als Verkehrshindernis und wurde seit der Eröffnung der Ringbahn (1871) nach und nach abgebaut (vgl. Berlin und seine Eisenbahnen..., a. a. O., 1. Band, S. 236 ff. und Verkehrstechnik. Jahrgang 1940, Nr. 4, S. 58).

176) Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen..., a. a. O., 1. Band, S. 253 f.

177) Vgl. Cauer: Zum Schnellbahnverkehr in Gross-Berlin. Vortrag gehalten im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin am 11. Februar 1916. In: Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. X. Jahrgang 1916, Nr. 1/2, Berlin, 9. 2. 1916, S. 4.

178) Vgl. Remy: Die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen als Wirtschaftsproblem. In: Archiv für Eisenbahnwesen 1931, Beiheft. Berlin 1931, S. 1.

179) Vgl. Günzel, Fritz: a. a. O., S. 33.

180) Vgl. Zur Entwicklung der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. In: Berliner Wirtschaftsberichte. Herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Berlin. 9. Jahrgang 1932, Nr. 3, 1. Februarheft, S. 22.

181) Vgl. auch zum folgenden: Berlin und seine Eisenbahnen..., a. a. O., 1. Band, S. 305 ff.

182) Durchschnittliche Haltestellenentfernung etwa 3,6 km.

183) Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen..., a.a.O., 2.Band, S.77.

184) Zur Wohnungsnot anfangs der 70er Jahre vgl. Bruch, Ernst: Wohnungsnoth und Hülfe. In: Berlin und seine Entwickelung. A.a.O., 6.Jahrgang, Berlin 1872, S.14 ff.

185) Vgl. Die Berliner Stadtbahn, ihr Bau und ihre Entwicklung 1882-1887. In: Archiv für Eisenbahnwesen. Herausgegeben im Königlich Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. 11.Jahrgang 1888. Berlin 1888, S.12.

186) Vgl. hierzu und zum folgenden Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der 2. Session der 13.Legislatur-Periode. 1877-1878. Zweiter Band. Berlin 1878, Aktenstück Nr.155, S.1131-1144.

187) Vgl. hierzu und zum folgenden Stenographische Berichte über die Verhandlungen der durch die Allerhöchste Verordnung vom 3.Oktober 1877 einberufenen beiden Häuser des Landtages. Haus der Abgeordneten. Zweiter Band. Berlin 1878, S.1381-1397 und Denkschrift, betreffend die Berliner Stadt-Eisenbahn. In: Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der 2.Session der 13.Legislatur-Periode. 1877-1878. Zweiter Band. Berlin 1878, Aktenstück Nr. 277, S.1763-1770.

188) Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der 1.Session der 12. Legislatur-Periode. 1873-1874. Dritter Band. Berlin 1874, Aktenstück Nr.260, S.1426.

189) Die Deutsche Eisenbahn-Bau-Gesellschaft war inzwischen aus der Gesellschaft ausgeschlossen worden, weil sie ihren Einzahlungsverpflichtungen auf die gezeichneten Aktien nicht mehr nachkommen konnte.

190) Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen..., a.a.O., 1.Band, S.318.

191) Vgl. Die Berliner Stadtbahn. Ihre Entwicklung in den Jahren 1887/1888 - 1891/1892. In: Archiv für Eisenbahnwesen. A.a.O., 16.Jahrgang 1893, Berlin 1893, S.18.

192) Gesamte Baulänge 12,145 km; 1882 insgesamt neun Bahnhöfe.

193) Vgl. Die Berliner Stadtbahn, ihr Bau und ihre Entwicklung 1882-1887. A.a.O., S.8.

194) Vgl. Braun, Gustav: Zum 25-jährigen Bestehen der Berliner Stadt-Eisenbahn. In: Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. I.Jahrgang 1907, Nr.42, Berlin, 20.7. 1907, S.1101.

195) Vgl. Die Berliner Stadtbahn, ihr Bau und ihre Entwicklung 1882-1887. A.a.O., S.19.

196) Vgl. Die Berliner Stadtbahn. Ihre Entwicklung in den Jahren 1887/1888-1891/1892. In: Archiv für Eisenbahnwesen. A.a.O., 16.Jahrgang 1893, Berlin 1893, S.21.

197) Dietrich, E.: Die Entwickelung der städtischen Verkehrsmittel, mit besonderem Hinweise auf London und Berlin. In: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. V.Jahrgang 1888, Nr.3, Berlin, 20.1.1888, S.18.

198) Im Norden und Osten Berlins befanden sich die Industriezentren.

199) Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen..., a.a.O., 1.Band, S.331.

200) Vgl. Remy: a.a.O., S.111.

201) Vgl. auch zum folgenden Remy: a.a.O., S.18 ff.

202) Z.B. die Berliner U-Bahn und die elektrischen Stadtbahnen von New York.

203) Vgl. Eisenbahnanleihegesetz. Vom 9.Juni 1913 (Preußische Gesetzsammlung Nr.31, S.326-327), § 1.

204) Z.B.: Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin, 10.Jahrgang ff.; Statistisches Taschenbuch der Stadt Berlin. 2.Ausgabe 1926. Herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Berlin. Berlin 1926, S.103; Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S. 234 ff.; Berlin und seine Eisenbahnen..., a.a.O., 2.Band, S.102 ff.; Der innere Personenverkehr der Berliner Stadt- und Ringeisenbahn. In: Archiv für Eisenbahnwesen. A.a.O., 21.Jahrgang 1898, Berlin 1898, S.867-905 und 26.Jahrgang 1903, Berlin 1903, S.806-819.

205) Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen...,a.a.O., 2.Band,S.112.

206) Vgl. auch zu den folgenden Angaben Anhang, Tabelle 1.

207) Die folgenden Angaben wurde entnommen aus:
1. Bekanntmachungen der Königl.Direction der Niederschlesich-Märkischen Eisenbahn vom
   a. 10.10.1873 (in: Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin. Jahrgang 1873. Potsdam 1873, Stück 43., 24.October 1873, S.322);
   b. 21.10.1873 (Amtsblatt, Jahrgang 1873, Stück 44., 31. October 1873, S.326);
   c. 19.11.1874 (Amtsblatt, Jahrgang 1874, Stück 48., 27. November 1874, S.380).
2. Bekanntmachungen der Königl.Eisenbahn-Direktion zu Berlin vom
   a. 13.10.1881 (Amtsblatt, Jahrgang 1881, Stück 42., 21.Oktober 1881, S.408);
   b. 6.4.1882 (Amtsblatt, Jahrgang 1882, Stück 15., 14.April 1882, S.129);
   c. 29.7.1882 (Amtsblatt, Jahrgang 1882, Stück 32., 11.August 1882, S.310);
   d. 2.11.1882 (Amtsblatt, Jahrgang 1882, Stück 45., 10.November 1882, S.440);

e. 19.4.1883 (Amtsblatt, Jahrgang 1883, Stück 17., 27. April 1883, S. 147);
f. 19.4.1883 (Amtsblatt, Jahrgang 1883, Stück 18., 4. Mai 1883, S. 157 f.);
g. 25.5.1883 (Amtsblatt, Jahrgang 1883, Stück 22., 1. Juni 1883, S. 189);
h. 2.11.1883 (Amtsblatt, Jahrgang 1883, Stück 45., 9. November 1883, S. 398).

3. Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preußischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahr 1885/86. In: Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der 2. Session der 16. Legislatur-Periode. 1887. Zweiter Band. Berlin 1887, Aktenstück Nr. 19, S. 912.
4. Die Berliner Stadtbahn, ihr Bau, und ihre Entwicklung 1882-1887. A.a.O., S. 22-24.
5. Hille, O.: Die Fahrpreise im Berliner Vorortverkehr verglichen mit den Fahrpreisen im Vorortverkehr grosser Städte des Auslandes. In: Archiv für Eisenbahnwesen. A.a.O., 15. Jahrgang 1892, Berlin 1892, S. 335-338.
6. Die Berliner Stadtbahn. Ihre Entwicklung in den Jahren 1887/1888 bis 1891/1892. A.a.O., S. 23 f.
7. Berliner Verkehrs-Lexicon. Winter 1894/95, Winter 1903/04. A.a.O., II. Teil.
8. Berlin und seine Eisenbahnen..., a.a.O., 2. Band, S. 75-95.
9. Housselle: Der Berliner Vorortverkehr. In: Berlin und seine Bauten. A.a.O., S. 210.
10. Die Berliner Stadtbahn. Ihre Entwicklung in den Jahren 1892/93 bis 1895/96. In: Archiv für Eisenbahnwesen. A.a.O., 20. Jahrgang 1897, Berlin 1897, S. 690 f.
11. Kemmann, Gustav: Einiges über Verkehr, Tarif und Betrieb der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. In: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 42. Jahrgang 1902, Berlin 1902, Nr. 29, 12.4.1902, S. 469 f.
12. Schimpff, Gustav: Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen. Eine Studie. Berlin 1913, S. 128 ff.
13. Przygode, A.: Die Tarife der Verkehrsanlagen im Verbandsgebiet Groß-Berlin und ihre Einwirkung auf die Entwicklung des Verbandsgebiets. Vortrag, gehalten im Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure am 17. Oktober 1916. In: Annalen für Gewerbe und Bauwesen. A.a.O., Band 80, Heft 6, Berlin, 15.3.1917, S. 90-102.
14. Kemmann, Gustav: Zur Tarifpolitik preußischer Großstadtschnellbahnen. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1920, Nr. 17, 15.6.1920, S. 235.
15. Remy: a.a.O., S. 159-174.
16. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse ..., a.a.O., Tafel 3, 1. Teil.
17. Kemmann, Gustav: Die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. Betrachtungen zur Tarif- und Verkehrsgestaltung. Als Manuskript gedruckt. Berlin 1931, S. 208 ff.

208) Die in Klammern angegebenen Fahrpreise sind die Preise der II. Wagenklasse, die vor der Klammer stehenden die Fahrpreise der III. Klasse.

209) Hierunter wird in Übereinstimmung mit Kemmann und Pirath ein die Reiselänge grundsätzlich berücksichtigender Tarif verstanden (vgl. Kemmann, Gustav: Die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. A.a.O., S.1; Pirath, Carl: Die Grundlagen...,a.a.O., S.253).

210) Die nähere Benennung des Vorortbahntarifs ist unterschiedlich; Giese spricht von einem Zonentarif, Kemmann von einem Stufentarif (vgl. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse...,a.a.O.,S.37; Kemmann, Gustav: Die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. A.a.O., S.210). Da es uns in dieser Arbeit nicht um systematische oder begriffliche Angelegenheiten geht, wird auf ein näheres Eingehen auf die Frage der genauen begrifflichen Einordnung der Tarifform verzichtet.

211) Der Vorortbahntarif wurde ausgedehnt auf die Strecken: von Niederschöneweide bis Spindlersfeld (1892), von Schönholz nach Tegel (1893), von Tegel nach Velten (1908).

212) Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der Preußischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1891/92. In: Anlagen zu den Stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der 5.Session der 17.Legislaturperiode. 1892/93. Dritter Band. Berlin 1893, Aktenstück Nr.17, S.1330.

213) Vgl. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse..., a.a.O., S.37. Giese belegt seine Behauptung nicht; überhaupt sollte mit allgemein gehaltenen Aussagen über die siedlungspolitische Wirkung von Nahverkehrstarifen sehr vorsichtig verfahren werden, da die Zusammenhänge äußerst verwickelt sind und schon sehr gute spezielle Untersuchungen vorliegen müssen, um zu einer annähernd einwandfreien Aussage gelangen zu können.

214) Die Vielfalt der Sonderfahrpreise kann hier nicht behandelt werden. Sie ist nur im Rahmen einer Spezialuntersuchung über die Tarife der Vorortbahnen zu erfassen.

215) Der Stadtbahntarif wäre als Zonentarif zu bezeichnen, wenn die Definition von Pirath: Einheitstarif für Teile der Strecke - zugrundegelegt wird (vgl. Pirath, Carl: Die Grundlagen..., a.a.O., S.235).

216) Alle Ringbahnzüge wurden entweder als Nordring- oder Südringzüge über die Stadtbahn geführt.

217) Diese Art der Berechnung konnte nicht ganz streng durchgeführt werden, da im Nahverkehr nur eine beschränkte Preisstaffelung praktisch möglich ist; wie bisher konnten z.B. auf der Stadtbahn zum gleichen Preis z.T. unterschiedliche Entfernungen zurückgelegt werden.

218) Giese spricht von einem "2 Zonentarif", Kemman von einer "Art Zweistufentarif", Schimpff von einem "Endtarif" (vgl. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse ..., a.a.O., S.36; Kemmann, Gustav: Die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. A.a.O., S.209; Schimpff, Gustav: a.a.O., S.128).

219) Die Angaben beziehen sich auf die Karte für die III. Wagenklasse.

220) Durch die 1906 eingeführte Fahrkartensteuer stellten sich die Fahrpreise auf 3,10 (4,70) und 4,60 (7,40) Mark.

221) Auch im Vergleich zu anderen Weltstädten war Groß-Berlin in der Entwicklung der elektrischen U-Bahn etwas zurückgeblieben. So wurde z.B. schon 1891 die City- und Süd-Londonbahn eröffnet (vgl. Kollmann, Julius: Der Großstadt-Verkehr. Modernes Verkehrswesen der Großstädte. Dargestellt an der Reichshauptstadt Berlin. Moderne Zeitfragen, Nr.3. Berlin o.J., S.12). Seit 1900 verkehrten die Pariser elektrische U-Bahn sowie die Zentrallondonbahn (vgl. Wittig, P.: Die Weltstädte und der elektrische Schnellverkehr. Berlin 1909, S.7).

222) Im Frühjahr suchte die Fa. Siemens u. Halske um die Genehmigung der Anlage einer elektrischen Hochbahn durch die Friedrichstr. nach. Das Projekt dürfte vorwiegend auf dem Drang nach praktischer Verwertung der jüngst von Werner Siemens erzielten Fortschritte in der Elektrotechnik beruht haben, berücksichtigte also wohl kaum den allgemeinen Stand der Verkehrsentwicklung in Berlin. Rein äußerlich scheiterte das Projekt an den Bedenken der Anlieger, die u.a. eine Verunzierung des Straßenbildes befürchteten. Auch ein zweites Projekt aus demselben Jahr wurde von den zuständigen Behörden abgelehnt (vgl. Thomälen, A.: a.a.O., S. 44 ff.).

223) Siemens u. Halske hatten den Bau der Linie Warschauer Str.-Zoologischer Garten vorgeschlagen; in den Verhandlungen mit dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten war auf dessen Wunsch die Abzweiglinie zum Potsdamer Platz hinzugekommen (vgl. Siemens u. Halske A.-G. Siemens-Schuckertwerke G.m.b.H.: Von den Siemens-Firmen ausgeführte elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin. Juli 1913, S.7).

224) Vgl. Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ..., a.a.O., S.163.

225) Vgl. Bericht über die Gemeinde-Verwaltung 1895-1900. A.a.O. Zweiter Teil, S.10.

226) Vgl. Bericht über die Gemeinde-Verwaltung ... 1895-1900. A.a.O. Zweiter Teil, S.12.

227) Vgl. Siemens u. Halske A.-G. A.a.O., S.10.

228) "Wenn von der bestehenden und nicht abzuleugnenden Verkehrsnoth Berlins gesprochen wird, so stimmt ... Alles in dem Verlangen nach schnellerem Verkehr, als er mittelst der Pferdebahnen zu erreichen ist, überein" (Ein Wort zur Berliner Verkehrsfrage. In: Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Herausge-

geben von F.C.Glaser. Band 38. 1896, Nr.449, 1.3.1896, S.81).

229) Vgl. Siemens u.Halske A.-G. A.a.O., S.10. Das Motiv der Stadt Charlottenburg für eine Umwandlung in eine Untergrundbahn auf ihrem Gebiet war in dem als unschön empfundenen Hochbahngerüst auf Berliner Gebiet zu suchen (vgl. Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Charlottenburg für das Etatsjahr 1898/99. Charlottenburg Januar 1900, S.118).

230) Vgl. Kemmann, Gustav: Zur Eröffnung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. Berlin 1902, S.7.

231) Vgl. den "Prospect. Nominal M. 12.500.000 Actien der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin". Ab 1.1.1903 führte die Hochbahngesellschaft den Betrieb.

232) Der vor dem Bhf. Warschauer Brücke liegende spätere Bhf.Osthafen, der heute nicht mehr besteht.

233) Bahnlänge ohne Abstell- oder Überführungsgleise; vgl. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse ..., a.a.O., Tafel 11.

234) Vgl. Wittig: Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn. In: Ingenieurwerke in und bei Berlin. Festschrift zum 50jährigen Bestehen des Vereins Deutscher Ingenieure. Gewidmet vom Berliner Bezirksverein Deutscher Ingenieure. Berlin 1906, S.429.

235) Vgl. Bousset, Johannes: Die Erweiterungen der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn im Westen Berlins. Ergänzter Sonderabdruck aus dem Zentralblatt der Bauverwaltung, Oktober 1913, Nr.81, 84 und 85. Berlin 1914, S.19.

236) Vgl. 50 Jahre Berliner U-Bahn. 1902 - 18.Februar - 1952. Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG), S.13.

237) Vgl. Kemmann, Gustav: Zur Eröffnung..., a.a.O., S.32 ff.

238) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.82f. und Giese, Erich: Verband Groß Berlin..., a.a.O., S.14.

239) Vgl. Wittig, P.: Zur Schnellbahnfrage Groß-Berlins. Sonderabdruck aus dem Preisausschreiben für den "Wettbewerb um einen Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin". Berlin 1908, S.10f.

240) Der alte Untergrund-Bhf. Potsdamer Platz lag südlich des Potsdamer Platzes.

241) Vgl. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse..., a.a.O., Tafel 11.

242) Vgl. den der Schrift von Wittig, P.: Zur Eröffnung der Untergrundbahn nach Westend. Überblick über die Vorgeschichte und Bauausführung der Bahn. Berlin 1908 beigegebenen Plan.

243) Vgl. Wittig, P.: Zur Eröffnung der Untergrundbahn..., a.a.O., S.8; Kemmann, Gustav: Zur Schnellverkehrspolitik der Großstädte. Vortrag, gehalten in der Allgemeinen Städtebauausstellung Berlin 1910. Berlin 1911, S.10.

244) Vgl. Dritter Verwaltungsbericht des Magistrats der Stadt Schöneberg. 1. April 1903 bis 31. März 1908. Schöneberg 1910, S. 431.

245) Vgl. Vertrag zwischen der Stadtgemeinde Schöneberg, vertreten durch den Magistrat, und der Hochbahngesellschaft (Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin), vertreten durch den Vorstand, über den Betrieb der Schöneberger Bahn und eine Tarifgemeinschaft. (Vom 30. November 1910).

246) Vgl. hierzu und zum folgenden: Zur Eröffnung der Schnellbahnen vom Wittenbergplatz nach Wilmersdorf - Dahlem und zum Kurfürstendamm. Oktober 1913, S. 3 ff.

247) Bahnlänge ohne Abstell- oder Überführungsgleise; vgl. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse..., a.a.O., Tafel 11. Im Bau befanden sich damals die Linien Seestr. - Belle-Alliance- (heute Mehringdamm) Ecke Gneisenaustr. (Nordsüduntergrundbahn der Stadt Berlin) sowie die Linie Gesundbrunnen - Neukölln (AEG-Schnellbahn-AG). Das Untergrundbahnprojekt der AEG war dem der Anlage einer Schwebebahn der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen vorgezogen worden; seit kurz nach der Jahrhundertwende hatte sich diese Gesellschaft vergeblich um die Anlage einer Schwebebahn in Berlin bemüht.

248) Vgl. Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin (Hochbahngesellschaft): Geschäftsbericht für das Jahr 1913 zur Vorlage an die zum 24. März berufene achtzehnte ordentliche Generalversammlung. S. 7.

249) 1902 = 4,6, 1913 = 16,9 Mio. Wagenkm (vgl. Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S. 250 f.).

250) Vgl. Prospect. A.a.O.

251) Vgl. auch zu den folgenden Zahlenangaben Anhang, Tabelle 1.

252) Die Angaben wurden entnommen aus:
1. Niederbarnimer Kreisblatt. 49. Jahrgang 1902, Nr. 22, Bernau, 19.2.1902, Beilage.
2. Photokopie des Fahrplans und Tarifs, gültig ab 30.4.1902 (zur Verfügung gestellt vom Arbeitskreis Berliner Nahverkehr).
3. Berliner Verkehrs-Lexicon. Winter 1902/03; Sommer 1903. A.a.O., III. Teil.
4. Wittig, P.: Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn. A.a.O., S. 427.
5. Kiesslings Berliner Verkehr. A.a.O., Sommer 1907, S. 293.
6. Siemens u. Halske A.-G. A.a.O., S. 143.
7. Borchardt, Curt: Die verkehrspolitische Bedeutung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Diss. Berlin 1917, S. 14 f.
8. Verband Groß Berlin. Verwaltungsbericht umfassend die Zeit vom 1. April 1912 bis 31. März 1916. Verkehr. S. 59 f.
9. 25 Jahre Berliner Hoch- und Untergrundbahn. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1927, Nr. 44, 4.11.1927, S. 778.
10. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse..., a.a.O., Tafel 2.

253) Vgl. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse..., a.a.O., S.35; Lademann, F., Lehner, F.: Der öffentliche Nahverkehr der Gemeinden. Die Praxis der gemeindlichen Wirtschaft und Verwaltung. Herausgegeben von Hanns Kerrl und Weidemann unter Mitwirkung von Peter von Aubel. Heft 15. Leipzig, Stuttgart, Berlin 1937, S.115.

254) Vgl. Borchardt, Curt: a.a.O., S.15 ff.

255) Die folgenden Ausführungen gelten nur für diejenigen Droschken, die dem Zuständigkeitsbereich des Berliner Polizeipräsidenten unterlagen; das gilt auch für die Droschkenzahlen bis einschließlich 1905 (ab 1906 sind in die Zahlen auch die Charlottenburger, Schöneberger und Rixdorfer, ab 1910 auch die Lichtenberger Droschken einbezogen). Das Gebiet, für das die dem Berliner Polizeipräsidenten unterstehenden Droschken Fahrten anzunehmen verpflichtet waren, beschränkte sich aber nicht nur auf den bereits über Berlin hinausgreifenden Polizeibezirk, sondern z.B. 1880 auch auf folgende Orte: Charlottenburg, Westend, Wilmersdorf, Schmargendorf, Schöneberg, Friedenau, Steglitz, Tempelhof, Mariendorf, Rixdorf, Britz, Treptow, Lichtenberg u.a. (vgl. § 41 der Polizei-Verordnung, betreffend die Abänderung des Droschken-Reglements vom 20.Januar 1873, vom 14.Mai 1880. [Amtsblatt..., a.a.O., Jahrgang 1880. Potsdam 1880, Stück 22., 28. Mai 1880]). Die Berliner Droschken können daher als repräsentativ für die Droschkenentwicklung in Groß-Berlin angesehen werden.

256) Vgl. Anhang, Tabelle 2.

257) An wissenschaftlichen Arbeiten liegen insbesondere vor: Knaths, Erwin: Die Entwicklung des Berliner Droschkenfuhrwesens unter besonderer Berücksichtigung seiner Motorisierung. Eine verkehrsgeschichtliche Studie. Diss. Marburg 1929; Evgénieff, M.: a.a.O. Evgénieff z.B. schreibt: "Die ... Geschichte des Berliner Droschkenwesens ist die Geschichte einer permanenten Krise" (S.1). Er macht hierfür in erster Linie die seiner Ansicht nach stets zu hohen Fahrpreise verantwortlich, die die Nachfrage nach den Dienstleistungen der Droschken künstlich eingeschränkt hätten (S.2).

258) Vgl. Bekanntmachung des Königlichen Berliner Polizei-Präsidiums vom 4.Dezember 1866. In: Vossische Zeitung. Nr.289, 11.12.1866, vierte Beilage, S.1.

259) Vgl. Vossische Zeitung. Nr.291, 13.12.1866, erste Beilage, S.6.

260) Vgl. Berlin und seine Entwickelung. A.a.O., 2.Jahrgang, S.211.

261) Vgl. Berlin und seine Entwickelung. A.a.O., 3.Jahrgang 1869, S.221.

262) Vgl. Berlin und seine Entwickelung. A.a.O., 5.Jahrgang, Berlin 1871, S.231 f.; Knaths, Erwin: a.a.O., S.14.

263) Vgl. Vossische Zeitung. Nr.257, 3.11.1866, dritte Beilage, S.1; Knaths, Erwin: a.a.O., S.14.

264) "Polizei-Verordnung, das Droschkenfuhrwesen in Berlin betreffend. Vom 25. Juli 1868". (Amtsblatt..., a.a.O., Jahrgang 1868. Potsdam 1868, Stück 34., 21. August 1868, S. 281-282).

265) Vgl. Anm. 264.

266) "Polizei-Reglement, betreffend den Betrieb des Droschken-Fuhrgewerbes in Berlin. Vom 20. Januar 1873". (Amtsblatt..., a.a.O., Jahrgang 1873. Potsdam 1873, Beilage zum 5. Stück, 31. Januar 1873).

267) Vgl. Evgénieff, M.: a.a.O., S. 27.

268) Vgl. Evgénieff, M.: a.a.O., S. 28 ff.

269) Bekanntmachung des Königl. Polizei-Präsidiums. Vom 1. Mai 1865 (Amts-Blatt ..., a.a.O., Jahrgang 1865. Potsdam 1865, Stück 19., 12. Mai 1865, S. 201).

270) Vgl. Knaths, Erwin: a.a.O., S. 15.

271) "Polizei-Verordnung, betreffend Anbringung und Benutzung von Fahrpreis-Anzeigern im Droschkenfuhrgewerbe. Vom 8. November 1892". (Amtsblatt..., a.a.O., Jahrgang 1892. Potsdam 1892, Stück 47., 18. November 1892, S. 490-491).

272) Vgl. auch zu den folgenden Angaben über die Zahl der Droschken Anhang, Tabelle 2.

273) Vgl. Knaths, Erwin: a.a.O., S. 14, Anm. 4.

274) Vgl. § 111 der Droschkenordnung. Vom 16. Februar 1905. (Amtsblatt..., a.a.O., Jahrgang 1905. Potsdam 1905, Beilage zum 10. Stück, 10. März 1905).

275) Vgl. § 16, I der Droschkenordnung vom 16.2.1905 in der Fassung der Polizeiverordnung, betr. Abänderung der Droschkenordnung für Berlin. Vom 28. Juni 1912. (Amtsblatt..., a.a.O., Jahrgang 1912, Potsdam 1912, Stück 28., 12. Juli 1912, S. 510-511).

276) Vgl. § 112, I der Droschkenordnung von 1905.

277) Am 1.1.1898 waren 7722 Droschken vorhanden.

278) Vgl. Knaths, Erwin: a.a.O., S. 17 f.; Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S. 173.

279) Vgl. Knaths, Erwin: a.a.O., S. 18.

280) Vgl. Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S. 173.

281) Hebung der wirtschaftlichen Lage des Droschkengewerbes durch Beschränkung der Zahl der Droschken.

282) Vgl. Zweiter Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ..., a.a.O., S. 548.

283) Vgl. Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S. 188.

284) Vgl. Knaths, Erwin: a.a.O., S. 29.

285) Vgl. Knaths, Erwin: a.a.O., S.30.

286) Es wurde darauf verzichtet, die komplizierten Droschkentarife in den Text der Arbeit aufzunehmen, um die Lesbarkeit der Darstellung nicht unnötig zu erschweren. Die einzelnen Droschkentarife sind daher im Anhang S. 115ff. aufgeführt. Dort ist auch das benutzte Material angegeben.

287) Sofern im folgenden nichts anderes gesagt wird, beziehen sich alle Fahrpreisangaben auf Fahrten innerhalb der Berliner Stadtgrenzen.

288) Die angegebenen Zahlen beziehen sich auf den Tarif vom 8.11. 1892.

289) Droschken II. Klasse mit Fahrpreisanzeiger waren ohne zahlenmäßige Bedeutung und bestanden auch nur kurze Zeit.

290) Vgl. Anhang, Tabelle 6.

291) Vgl. Anhang, Tabelle 7.

292) Vgl. Knaths, Erwin: a.a.O., S.59 f.

293) Vgl. Anhang, Tabelle 8.

294) Vgl. Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ..., a.a.O., S.173.

295) Britz, Tempelhof, Friedenau, Schmargendorf, Grunewald, Plötzensee, Reinickendorf, Pankow, Heinersdorf, Weißensee, Friedrichsfelde, Treptow.

296) Für die größeren Torwagen war auch der Name "Kremser" üblich (vgl. Zur Geschichte einiger Verkehrsmittel. In: Der Bär. Illustrierte Berliner Wochenschrift, eine Chronik für's Haus. Herausgegeben von Emil Dominik und Peter Walle. Jahrgang XI. Nr.47, 22.8.1885, S.663).

297) Vgl. Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ...,a.a.O., S.553.

298) Vgl. Zweiter Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S.404 f.

299) Die durch diese Beziehungszahl ausgedrückte Größe wird auch genannt: Beweglichkeit der Bevölkerung, Verkehrstrieb, Verkehrsbedürfnis.

300) Ohne Ring- und Vorortbahnen.

301) Ohne Vorortbahnen.

302) 1866 nur Bevölkerung von Berlin und Charlottenburg; Zahlen entnommen aus: für 1866: Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 33.Jahrgang, Berlin 1916, S.4; Zahl für Charlbg. geschätzt; für 1875: (Berlin mit 2meiliger Umgebung) Die Bevölkerungs- und Wohnungs-Aufnahme vom 2.December 1895 in der Stadt Berlin. Im Auftrage der Städtischen Deputation für Statistik bearbeitet von R.Böckh. Erster Theil. Berlin 1900, S.XIV f.; für 1880 u.

1913: Statistisches Jahrbuch Berlin 1959, S.20;
für alle übrigen Jahre: Berlins wirtschaftliche Verflechtung. Im Auftrage des Magistrats bearbeitet im Statistischen Amt der Stadt Berlin. Mitteilungen des Statistischen Amts der Stadt Berlin. Berlin 1928, Nr.8., August 1928, S.7.

303) Ausgedrückt in der Zahl der jährlichen Fahrten pro Kopf der Bevölkerung.

304) Das der Tendenz der Citybildung unterliegende Berliner Stadtgebiet wurde in etwa abgegrenzt: im Norden von der Stadtbahn, im Osten vom Alexanderplatz und der Alexanderstr., im Südosten von der Neuen- und Alten Jacobstr., im Süden vom Belle-Alliance-Platz (heute Mehring-Platz), im Südwesten von der Königgrätzer Str. (heute Stresemannstr.), im Westen vom Potsdamer Platz und der Sommerstr (heute Ebertstr.) bis zur Spree. Diese von Lesser, Willy: Die baulichen und wirtschaftlichen Grundlagen der Geschäftsstadt Berlin. Ein Überblick über den Berliner Baumarkt. Berlin 1915, S.26 übernommene örtliche Abgrenzung erhebt keinen Anspruch auf eine genaue lokale Definition der City von Groß-Berlin, sondern soll veranschaulichen, welches Stadtgebiet etwa gemeint ist, wenn in dieser Arbeit von der City gesprochen wird. Eine etwas abweichende Abgrenzung gibt z.B. Krause, Rudolf: Die Berliner City. Frühere Entwicklung/Gegenwärtige Situation/Mögliche Perspektiven. Diss. Berlin 1958, S.15.

305) Die staatliche Ringbahn war, wie bereits bemerkt, in erster Linie zur Güterbeförderung angelegt worden.

306) Ortsanwesende Bevölkerung einschließlich Militärpersonen. Zahl entnommen aus: Statistisches Jahrbuch der Stadt Charlottenburg. I. Jahrgang 1912. Herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Charlottenburg, S.3.

307) Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen ..., a.a.O., 1. Band, S.58.

308) Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen ..., a.a.O., 1. Band.

309) Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen ..., a.a.O., 1. Band, S.157 u.199.

310) Vgl. Vossische Zeitung. Nr.240, 14.10.1866, zweite Beilage, S.1.

311) Vgl. Bruch, Ernst: Der Straßenverkehr in Berlin. In: Berlin und seine Entwickelung. A.a.O., 2. Jahrgang, S.81. Auch Heiligenthal bemerkt hierzu: "Die Arbeiter hielten bis in die siebziger Jahre an der Gewohnheit fest, möglichst nahe bei ihren Werkstätten zu wohnen..." (Heiligenthal, R.: Entwicklungslinien der Berliner Industriesiedlung. In: Berliner Wirtschaftsberichte. A.a.O., 2. Jahrgang Nr.5, 7. Februar 1925, S.50).

312) Beförderte Personen: 1866 = 13,463 Mio., 1871 = 12,697 Mio.

313) Zahlen entnommen aus: Landeskunde der Provinz Brandenburg. II. Band. Die Geschichte. Von Gustav Albrecht, Theodor Meine-

rich, J.G.Gebauer, Friedrich Holtze, Spatz, Carl Brinkmann, Max Fiebelkorn, Conrad Matschoß und August Foerster. Abschnitt: Die Bevölkerung. Von Theodor Meinerich. Berlin 1910, S.64.

314) Angaben über die Besiedlung entnommen aus: Plan von Berlin mit nächster Umgebung. Bearbeitet von Julius Straube. Anlage I zu:Berlin und seine Bauten. Bearbeitet und herausgegeben vom Architekten-Verein zu Berlin und der Vereinigung Berliner Architekten. I. Einleitendes - Ingenieurwesen. Berlin 1896.

315) Begrenzung des hier zugrunde gelegten Citygebietes: im Westen: Luisenstr., Reichstagsufer, Ebertstr., Kemperplatz, Potsdamer Brücke, Landwehrkanal, Anhalter Güterbhf.; im Süden: Kreuzbergstr., Bergmannstr., Gneisenaustr., Fontanepromenade, Urbanstr.; im Osten: Schönleinstr., Graefestr., Landwehrkanal, Lausitzer Platz, Eisenbahnstr., Spree, Küstriner Platz, Landsberger Platz, Friedenstr.; im Norden: Metzer Str., Fehrbelliner Str., Invalidenstr., Platz vor dem Neuen Tor.

316) Die Citybildung ..., a.a.O., S.150.

317) Vgl. Krause, Rudolf: a.a.O., S.19.

318) Vgl. Berlins Aufstrieg zur Weltstadt. Ein Gedenkbuch. Herausgegeben vom Verein Berliner Kaufleute und Industrieller aus Anlaß seines 50jährigen Bestehens. Mit Beiträgen von Max Osborn, Adolph Donath, Franz U. Feldhaus. Berlin 1929, S.176 ff.

319) Zahlen entnommen aus: Berliner Jahrbuch für Handel und Industrie. Bericht der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin.Jahrgang 1913. Berlin 1914, Band I, S.96.

320) "Noch um das Jahr 1895 saß der Großteil der verarbeitenden Gewerbebetriebe in der alten Stadt Berlin selbst, zum mindesten aber innerhalb des Gebiets, das noch heute von der Ringbahn umschlossen wird. Dann aber wurde dieser Gürtel zu eng. Die Betriebe, insbesondere die Werke der mechanischen Industrie, benötigten mit fortschreitender Ausdehnung immer mehr Gelände. Der Raummangel und die teuren Grundstückpreise im Stadtinnern waren die ersten Ursachen der beginnenden Randwanderung der Großindustrie" (Berlins wirtschaftliche Verflechtung. A.a.O., S.26).

321) Vgl. hierzu und zum folgenden Pfannschmidt, Martin: Die Industriesiedlung in Berlin und in der Mark Brandenburg. Ihre Entwicklung vom Absolutismus bis zur Gegenwart und ihre zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten. Herausgegeben von der Akademie für Landesforschung und Reichsplanung. Stuttgart, Berlin 1937, S.34 ff.

322) "Selbsttätige" einschließlich Angehörige und Dienstboten.

323) Zahlen entnommen aus: Landeskunde der Provinz Brandenburg. A.a.O., S.90.

324) Bruch, Ernst: Der Straßenverkehr..., a.a.O., S.81.

325) Vgl. Berlin und seine Eisenbahnen..., a.a.O., 1.Band, Tafel 4: Bevölkerungsdichtigkeit in Berlin am 1.12.1890.

326) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.5.

327) Vgl. Broesike, Max: Arbeitsort und Wohnort der Bevölkerung in den Grossstädten und einigen Industriebezirken Preussens am 1.Dezember 1900. In: Zeitschrift des Kgl.Preuss...,a.a.O., 44.Jahrgang 1904, S.6 f.

328) Hierfür spricht z.B. die erheblich größere Zahl der jährlichen Fahrten pro Kopf der Bevölkerung in Berlin und Vororten als in weniger wirtschaftsintensiven Städten. Vgl. die von Petersen für eine Reihe deutscher Städte für 1905 angegebene Zahl der jährlichen Fahrten auf Straßenbahnen pro Kopf der Bevölkerung (Petersen, Richard: Die Aufgaben des großstädtischen Personenverkehrs und die Mittel zu ihrer Lösung. In: Städtebauliche Vorträge aus dem Seminar für Städtebau an der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin. Herausgegeben von Joseph Brix und Felix Genzmer. Band I. Heft VIII. Berlin 1908, S.24). Wenn diese Beziehungszahl für einzelne Städte etwas höher war als für Berlin, so lag das daran, daß die Straßenbahn nur einen Teil des Groß-Berliner Nahverkehrs abwickelte, in den anderen Städten aber meist der gesamte Verkehr von Straßenbahnen durchgeführt wurde.

329) Herzfeld, Hans: Berlin als Kaiserstadt und Reichshauptstadt 1871-1945. In: Das Hauptstadtproblem in der Geschichte. Festgabe zum 90.Geburtstag Friedrich Meineckes. Gewidmet vom Friedrich-Meinecke-Institut an der Freien Universität Berlin. Jahrbuch für Geschichte des deutschen Ostens. Band I. Tübingen 1952, S.158.

330) Erwerbstätige = in Industrie-, Handels- und Verkehrsbetrieben beschäftigte Personen, ohne Reichsbahn und Reichspost. Zahlen entnommen aus: Berlins wirtschaftliche Verflechtung. A.a.O., S.26. Bevölkerungszahlen aus: Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 32.Jahrgang, Berlin 1913, S.3.

331) Die Grosse Berliner Straßenbahn und ihre Nebenbahnen..., a.a.O., S.76.

332) Mit der Entstehung des Kaufhauses des Westens im Jahre 1907 bildete sich auch die Gegend um den Zoologischen Garten (Tauentzienstr., östlicher Teil des Kurfürstendamms) zu einem Geschäftszentrum aus.

333) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn und ihre Nebenbahnen..., a.a.O., S.76.

334) Angaben über die durchschnittliche Reiselänge waren für die Mehrzahl der in der Tabelle aufgeführten Jahre nicht zu beschaffen.

335) Der Droschkenverkehr kann hier und im folgenden nicht berücksichtigt werden, da Angaben über die Gesamtzahl der von Droschken berförderten Personen nicht vorhanden sind.

336) Die Droschkenfahrpreise bleiben unberücksichtigt, weil sie sich schwerlich in ein Vergleichsschema der Fahrpreise der übrigen Verkehrsmittel einfügen lassen.

337) Gemeint sind die Preise je Entfernungseinheit, die sich ergeben, wenn gegebene Preise und dazugehörige maximal mögliche Reiselängen verglichen werden; diese Preise können auch als Angebotspreise bezeichnet werden.

338) Diese können auch als Marktpreise bezeichnet werden.

339) Zahlen gelten für den 1.9.1911.

340) Pferdeomnibusse.

341) Kraftomnibusse.

342) Zahl entnommen aus: Einheitstarif oder Staffeltarif? (Eine Untersuchung über die Gestaltung der Groß-Berliner Straßenbahntarife). In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1920. Nr.15, 25.5.1920, S.211.

343) Zahl entnommen aus: v.Wüstenhoff, M.: a.a.O., S.274.

344) Zahlen entnommen aus: Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse..., a.a.O., Tabelle 5 und Tafel 7, 7.Teil.

345) Da die Ringbahn einen einfachen Entfernungstarif besaß, betrug der Kilometerpreis für alle Entfernungen (nicht nur für die 10-Pf-Strecke) grundsätzlich 1,2 Pf.

346) Von dem ganz selten erhobenen Fahrpreis von 20 Pf bei der GBS wird abgesehen.

347) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn und ihre Nebenbahnen..., a.a.O., S. 88-109.

348) Die hier maßgebende Größe, die durchschnittliche Reiselänge, veränderte sich z.B. bei der Straßenbahn und der U-Bahn zwischen 1906 und 1910 mit einer Zunahme von 4% bzw. 6% nahezu in proportionalem Verhältnis (vgl. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse..., a.a.O., S.108).

349) Zahl berechnet aus den Angaben in: Bericht über die Ergebnisse des Betriebes..., a.a.O., Rechnungsjahr 1912. A.a.O., S.927.

350) Zahl entnommen aus: Kemmann, Gustav: Die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. A.a.O., Zahlentafel 3.

351) Zahlen entnommen aus: Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse..., a.a.O., Tafel 17 u. Tafel 18.

352) Zahlen entnommen aus: Schimpff, Gustav: a.a.O., S.314, Zahlentafel 29 u. S.135, Zahlentafel 31.

353) Diese Annahme gilt nur für Zeitkarten mit beliebig häufiger Benutzung; sofern im folgenden eine Zeitkarte mit festgelegter Fahrtenzahl vorkommt, wird besonders darauf hingewiesen.

354) Durchschnittliche Länge der Linien (1903) 10,8 km (Zahl entnommen aus: Dietrich, M.: a.a.O., S.259).

355) Pf/km der durchschnittlichen Betriebslänge; durchschnittliche Betriebslänge 1913 = 122,8 km (Zahl entnommen aus: Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S.246 f.).

356) Der Berechnung liegt eine Streckenlänge der Stadt- und Ringbahn von 63,11 km (31.3.1903) zugrunde (Zahl entnommen aus: Bericht über die Ergebnisse des Betriebes..., a.a.O., Rechnungsjahr 1902. A.a.O., S.482) sowie die Zahl der 1903 vorhandenen 36 Stationsabschnitte auf der Stadt- und Ringbahn.

357) Durchschnittliche Linienlänge (1911) 12,1 km (Zahl berechnet aus: Die Grosse Berliner Straßenbahn und ihre Nebenbahnen..., a.a.O., S.88-109).

358) Durchschnittliche Betriebslänge (1913) 265,1 km (Zahl entnommen aus: Giese, Erich: Verband Groß Berlin. A.a.O., S.246 f.).

359) Der Berechnung liegt eine Streckenlänge der Stadt- und Ringbahn von 60,80 km (31.3.1908) zugrunde (Zahl entnommen aus: Bericht über die Ergebnisse des Betriebes..., a.a.O., Rechnungsjahr 1907. A.a.O., S.858/59).

360) Vgl. Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ..., a.a.O., S.555.

361) Vgl. Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ..., a.a.O., S.555; gemeint ist wohl nicht die Reisegeschwindigkeit, sondern die auf den Fahrstrecken durchschnittlich erzielte Geschwindigkeit.

362) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.94.

363) Vgl. Anhang, Tabelle 1.

364) Vgl. Tabelle 8.

365) Vgl. Lindenberg, Paul: Berlin in Wort und Bild. Berlin 1895, S.131.

366) Vgl. Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. V.Jahrgang 1888, Nr.18, Berlin, 20.6.1888, S.160.

367) Vgl. Norddeutsche Allgemeine Zeitung. 20.Jahrgang, Nr.368, Abendausgabe, Berlin, 10.8.1881, S.2. Über die Art des größeren Fahrkomforts wird in der benutzten Quelle nichts gesagt.

368) Vgl. S. 19 f.

369) Vgl. Tabelle 5.

370) Vgl. Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. II.Jahrgang 1885, Nr.4, Berlin, 24.1.1885, S.29.

371) "Der nachteilige Einfluß der Stadtbahn auf die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn beschränkte sich auf die Linien nach Moabit und Charlottenburg, sowie vorübergehend auf die Abschwächung des Sonntags-Verkehrs;..." (Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.14).

372) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.14.

373) Angaben über die Linienführung zusammengestellt aus: Kiesslings Berliner Verkehr. A.a.O., Winter 1904/05, S.216-229.

374) Vgl. z.B. den der Denkschrift: Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O. beigegebenen Plan von Berlin mit Vororten.

375) Einnahme je Fahrt auf Einzelfahrschein im Jahre 1913: GBS(einschließl. vier Tochterunternehmungen) ..... 10,15 Pf
U-Bahn (einschl. Schöneberger und Wilmersdorf-Dahlemer U-Bahn) ..... 13,65 Pf
Betriebseinnahme je bförderte Person der GBS (einschl. vier Tochterunternehmungen) 1913 ..... 9,76 Pf
(Zahlen entnommen aus: Kemmann, Gustav: Die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. A.a.O., Zahlentafeln 3 u.5).

376) Die von der Stadt Berlin angestrengte Feststellungsklage, daß sie, ohne der GBS gegenüber entschädigungspflichtig zu werden, die Zustimmung zu der geplanten Netzerweiterung der U-Bahn über den Potsdamer Platz hinaus geben dürfe, wurde in einem bis zum Reichsgericht gehenden Prozeß zugunsten der Stadt entschieden (vgl. Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. XXII. Jahrgang 1905, Nr.29, Berlin, 10.10.1905, S.530).

377) Vgl. Anhang, S. 113, 114.

378) Vgl. Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. V. Jahrgang 1888, Nr.14, Berlin, 10.5.1888, S.121.

379) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.250.

380) Vgl. Anhang, S. 113.

381) Vgl. Meyer, K.M.: Betriebsergebnisse der Automobilomnibuslinien in London und Bedeutung derselben für Berlin. In: Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. XXIII. Jahrgang 1906, Nr.31, Berlin, 1.11.1906, S.625.

382) Näheres über die Große Berliner Motoromnibus-Gesellschaft mbH. vgl. S. 15.

383) Vgl. auch zum folgenden: Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. XXXI. Jahrgang 1914, Nr.8, Berlin, 10.3.1914, S. 183.

384) Vgl. Giese, Erich: Die Tarifverhältnisse..., a.a.O., S.15.

385) Die Begriffe "vollkommener Wettbewerb" und "unbeschränkt vollkommener Wettbewerb" werden im Sinne der Begriffsfassung von Paulsen verstanden (vgl. Paulsen, Andreas: Allgemeine Volkswirtschaftslehre.II Haushalte, Unternehmungen, Marktformen. Sammlung Göschen, Band 1170. Berlin 1956, S. 108 ff.).

386) Vgl. Evgénieff, M.: a.a.O., S.3.

387) Vgl. Bechtel, Heinrich: Wirtschaftsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert. München 1956, S. 188 ff.; Spiethoff, Arthur: Artikel: Krisen. In: Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Vierte, gänzlich umgearbeitete Auflage. Sechster Band. Jena 1925,

S. 51 ff.; Wagemann, Ernst: Konjunkturlehre. Eine Grundlegung zur Lehre vom Rhythmus der Wirtschaft. Berlin 1928, S. 80 ff.

388) Vgl. Die Bank des Berliner Kassen-Vereins 1850-1900. Denkschrift zum 1. Oktober 1900, S. 7.

389) Jahr der Zählermasse.

390) Verhältnis der insgesamt beförderten Personen (vgl. Anhang, Tab. 1) zum jeweiligen Vorjahr.

391) Umsätze des Giro- und Inkassoverkehrs der Bank des Berliner Kassen-Vereins; im übrigen vgl. Anm. 390.

392) Ab 1882 Zahlen einschließlich Stadt- und Ringbahn.

393) Ab 1890 Zahlen auch einschließlich Vorortbahnen.

394) Eine Zuwachsrate ist definiert durch die jeweilige Gliedziffer.

395) Gliedziffer < 1 = negative Wachstumsrate.

396) Zahlen entnommen aus: Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 27. Jahrgang, Berlin 1903, S. 4.

397) Vgl. Engel, Johannes: Selbstkosten und Tarifpolitik im Nah-Personenverkehr. In: Verkehrstechnik. Jahrgang 1936. Nr. 11, 5.6.1936, S. 275.

398) Der Unterschied zwischen Ausgaben und Kosten wird hier vernachlässigt.

399) Vgl. Anhang, Tabelle 9.

400) Vgl. S. 84 f.

401) Vgl. S. 77 ff.

402) Die folgenden Ausführungen sind nicht dazu bestimmt, das Problem des Verhältnisses von Nahverkehrs- und Siedlungsentwicklung in Groß-Berlin nach allen Seiten hin zu entwickeln und im einzelnen zu beleuchten. Hierzu bedarf es einer Spezialuntersuchung, die allein einer Darstellung der hier zugrunde liegenden komplizierten Verflechtungen gerecht werden kann. Die folgenden Bemerkungen sollen nur die Problematik aufzeigen, sie sollen vor allen Dingen ein Hinweis darauf sein, daß es nicht angeht, das Verhältnis der Nahverkehrs- und Siedlungsentwicklung in Groß-Berlin als einseitig entweder von der Nahverkehrs- oder der Siedlungsentwicklung bestimmt anzusehen.

403) In der Hauptversammlung der Aktionäre der GBS am 15.3.1902 führte die Verwaltung z. B. aus, daß eine Linie Dalldorf (heute Wittenau) - Pankow nur dann in Frage käme, wenn wegen der geringen Rentabilität der Vorortstrecken die beteiligten Gemeinden zur Tragung des Risikos bereit wären (vgl. Deutsche Strassen- u. Kleinbahn-Zeitung. XV. Jahrgang 1902, Nr. 12, Berlin, 20.3. 1902, S. 247).

404) Die GBS z. B. legte für Rechnung der Gemeinden Mariendorf, Rixdorf und Britz Straßenbahnlinien an (vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S. 19 ff.).

405) Vgl. Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ..., a.a.O., S.556; Buchmann, Eduard: a.a.O., S.3.

406) Vgl. Fritsch, K.E.O.: Die geschichtliche Entwicklung Berlins. In: Berlin und seine Bauten. A.a.O., S.LX.

407) Der Bericht über die Gemeinde-Verwaltung...1895-1900. A.a.O., Zweiter Teil S.9, schreibt, daß die Straßenbahn Berlin-Hohenschönhausen ihre Entstehung nicht einem Verkehrsbedürfnis, sondern u.a. den Siedlungsinteressen einer Baugesellschaft verdanke.

408) Vgl. Voigt, Andreas: Die Bodenbesitzverhältnisse, das Bau- und Wohnungswesen in Berlin und seinen Vororten. Schriften des Vereins für Socialpolitik. XCIV. Neue Untersuchungen über die Wohnungsfrage in Deutschland und im Ausland. Herausgegeben vom Verein für Socialpolitik. Erster Band. Erste Abteilung. Leipzig 1901, S.164.

409) So sorgte z.B. Carstenn, der Begründer von Groß-Lichterfelde, für die Anlage des Bahnhofs Lichterfelde der Anhalter Bahn (1868) (vgl. Der Teltow. 3.Teil. Geschichte der Ortschaften des Kreises Teltow. Im Auftrage des Kreisausschusses des Kreises Teltow auf Grund von Fidicins "Teltow" und von amtlichen Materialien, mit Berücksichtigung von Bau- und Kunstdenkmälern, neubearbeitet von Willy Spatz. Berlin 1912, S.91). Ein weiteres Beispiel für das Tätigwerden der Privatinitiative zur Schaffung neuer Verkehrsgelegenheiten waren die seit 9.9.1878 eingesetzten sogenannten "Bahn-Omnibuszüge" nach Grünau (Görlitzer Bahn), deren Einsatz auf Betreiben des Bauvereins Adlershof-Grünau erfolgt war (vgl. Berlin und seine Eisenbahnen..., a.a.O., 1.Band, S.262).

410) Neugründungen waren z.B. Friedenau (1871) an der Potsdamer Bahn und Nikolassee (an der Wannseebahn), in dessen Gebiet die Bautätigkeit im Jahre 1900 einsetzte (vgl. Der Teltow. A.a.O., S.65 u. 207).

411) Die Verstaatlichung wurde 1887 abgeschlossen mit der Strecke Berlin-Elsterwerda der Berlin-Dresdener Bahn (vgl. Berlin und seine Eisenbahnen..., a.a.O., 1.Band, S.274).

412) Vgl. Kiessling's Neuer Verkehrs-Plan von Berlin und nächster Umgebung. Berlin 1882.

413) Als Beispiel einer im oben genannten Sinne zu einseitigen Auffassung können folgende Äußerungen dienen: "Charlottenburg, Wilmersdorf, Rixdorf sind nur denkbar mit der Stadt- und Ringbahn; Friedenau, Steglitz, Lichterfelde und all die neuen Vororte nach Potsdam zu sind Schöpfungen des Preußischen Staates, der durch die Wannseebahn diese Gegenden zur Blüte gebracht hat"; (Blum: Zur Verkehrspolitik der Großstädte, mit besonderer Berücksichtigung der Berliner Verhältnisse. Vortrag, gehalten am 1.4.1908 in Berlin auf der Sitzung des Berliner Bezirksvereins des Vereins Deutscher Ingenieure. In: Zeitschrift

des Vereins Deutscher Ingenieure. Band 52, 1908. Berlin, Nr. 28, 11.7.1908, S. 1123). Gemäß der von Blum vertretenen Auffassung hätte sich z.B. Wilmersdorf, dessen altes Siedlungsgebiet nördlich der Ringbahn lag, siedlungsmäßig in Richtung Ringbahn entwickeln müssen; Tatsache ist jedoch, daß sich die weitere Besiedlung zunächst vorwiegend in nördlicher Richtung, also weg von der Ringbahn, vollzog.

414) Die Darstellung beschränkt sich auf die Entwicklung in dem dem Berliner Polizeipräsidenten unterstehenden örtlichen Zuständigkeitsbereich, also dem für die Nahverkehrsentwicklung von Groß-Berlin weitaus wichtigsten Gebiet.

415) "Polizei-Verordnung, betreffend den Betrieb des Omnibus-Fuhrwesens in Berlin" (Amtsblatt..., a.a.O., Jahrgang 1865. Potsdam 1865, Zweite Beilage zum 4ten Stück).

416) Die Polizeiverordnung regelte im wesentlichen:
1. Die Bedingungen für die Zulassung zum Omnibusbetrieb (die zur Betriebseröffnung notwendige polizeiliche Genehmigung, Feststellung des Fahrplanes und der Tarife, Tauglichkeit des Betriebspersonals, Beschaffenheit des Betriebsmaterials);
2. Die Pflichten der Unternehmer hinsichtlich Personal, Material und Betrieb;
3. Die Pflichten des Personals;
4. Die polizeiliche Beaufsichtigung;
5. Die Pflichten der Fahrgäste.

417) Vgl. Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S. 189.

418) Abgedr. in: a) Berliner Stadt- und Gemeinde-Kalender..., a.a.O., Erster Jahrgang, S. 50 ff.;
b) Amtsblatt ..., a.a.O., Jahrgang 1873;
c) Amtsblatt ..., a.a.O., Jahrgang 1905;
d) nicht nachzuweisen.

419) Die Droschkenordnung von 1905 z.B. regelte folgende Sachverhalte: 1. Zulassung zum Droschkengewerbe, 2. Zurücknahme der Erlaubnis, 3. Beschaffenheit der Betriebsmittel, 4. Anzug der Kutscher, 5. Vorstellung, Prüfung und Kennzeichnung der Droschken, 6. Außerbetriebsetzung von Droschken, 7. Pflichten der Fuhrherren, 8. Pflichten der Leiter von Ausbesserungswerkstätten für Fahrpreisanzeiger, 9. Zulassung und Fahrausweise der Kutscher, 10. Verlust der Fahrausweise für Kutscher, 11. Pflichten der Kutscher, 12. Aufstellung der Droschken auf den öffentlichen Straßen und Plätzen, 13. Fahrgäste, 14. Ausführung der Droschkenfahrt, 15. Fahrmarken, 16. Tarife, 17. Aufsichtsführung u.a.m.

420) Vgl. Zweiter Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S. 404.

421) "Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen. Vom 28. Juli 1892" (Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten. Nr. 25, S. 225-238).

422) Vgl. Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ..., a.a.O., S.555.

423) Vgl. Zweiter Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S.410; die Polizeiverordnung ist abgedruckt in: Berlin und seine Entwickelung. A.a.O., 2.Jahrgang, S.40 f.

424) Vgl. Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ...,a.a.O., S.555.

425) In der Hauptsache traf das Gesetz Bestimmungen über: Genehmigung der Anlage einer Straßenbahn bzw. einer U-Bahn und Betriebsgenehmigung, Zustimmung der Wegeunterhaltspflichtigen (die Stadt Berlin),Fahrplan und Tarif, Betriebserlaubnis, Aufsicht, Erlöschen und Zurücknahme der Genehmigung, Duldung des Anschlusses anderer Bahnen u.a.m.

426) § 3,I des Kleinbahngesetzes.

427) § 39 des Kleinbahngesetzes.

428) Vgl. Zweiter Verwaltungs-Bericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S.406.

429) Vgl. Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums..., a.a.O., S.190.

430) Vgl. Hegemann, Werner: Das steinerne Berlin. Geschichte der größten Mietskasernenstadt der Welt. Berlin 1930, S.409 ff.

431) Die Berliner städtischen Behörden hatten sich schon vor 1871 mit dem Gedanken der Anlage eines Netzes von Pferdebahnen beschäftigt und schließlich 1871 mit zwei Unternehmern einen Vertrag abgeschlossen, der diese verpflichtete, eine Anzahl von Pferdebahnlinien zu bauen und zu betreiben. Jetzt schalteten sich das Berliner Polizeipräsidium und der zuständige Minister in der preußischen Regierung ein und erklärten sich als jeweils allein für die Erteilung der Genehmigung zuständig. Der Streit wurde durch die Entscheidung des preußischen Königs dahingehend entschieden, daß das Berliner Polizeipräsidium als allein zuständig anzusehen sei. Dieses verweigerte den beiden Unternehmern, die die Zusage der Stadt hatten, die Genehmigung und erteilte eine Konzession an einen weiteren Unternehmer. Es hatten somit 2 Unternehmer die Zustimmung der Stadt - die nach der königlichen Entscheidung aber nicht notwendig war - aber nicht die des Polizeipräsidiums; ein Unternehmer hatte dagegen die Konzession der Polizei, aber keine Vereinbarung mit der Stadt, ohne deren Zustimmung sich aber eine Straßenbahnunternehmung hätte nur schwerlich entwickeln können. Diese verwickelte Sachlage wurde nur dadurch gelöst, daß sich die drei Unternehmer verständigten und die polizeiliche Konzession wie auch die städtische Zustimmung auf die am 18.11.1871 gegründete GBS übertrugen, so daß beide Genehmigungen in einer Hand zusammengefaßt waren (vgl. Berlin und seine Entwickelung. A.a.O., 6.Jahrgang, Berlin 1872, S.242).

432) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O., S.31 f. u.41.

433) Vgl. Becker, Gustav: Die Tätigkeit der Stadtgemeinde Berlin im kommunalen Verkehrswesen. Eine kritische Studie aus dem Berliner Verkehr. Diss.Berlin 1917, S.10/11.

434) Vgl. Deutsche Strassen- u.Kleinbahn-Zeitung. XIII.Jahrgang 1900. Nr.44, Berlin, 1.11.1900, S.684.

435) § 5 des Kleinbahngesetzes.

436) Vgl. Ausführungsanweisung vom 13.8.1898 der Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern, abgedr. in Gleim, W.: Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28.Juli 1892. Vierte, neu bearbeitete und vermehrte Auflage. Berlin 1907, S.262 ff.

437) Vgl. "Genehmigungsurkunde für die Große Berliner Straßenbahn". Vom 4.Mai 1900.

438) Vgl. "Genehmigungsurkunde". Vom 15.März 1896. (Amtsblatt ..., a.a.O., Jahrgang 1896. Potsdam 1896, Stück 13., 27.März 1896, S.132-136).

439) Vgl. Suadicani: Die Berliner Eisenbahnen und ihr Verkehr. Vortrag gehalten am 8.4.1913 im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. In: Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. VII.Jahrgang 1912/13, Nr.52, Berlin, 27.9.1913, S.907-931.

440) Vgl. Kemmann, Gustav: Die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. A.a.O., S.207 f.

441) Vgl. Kemmann, Gustav: Die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. A.a.O., S.207/08.

442) Kemmann z.B. stand der U-Bahn nahe. Er gehörte der Verwaltung der Hochbahngesellschaft an.

443) Dritter Verwaltungsbericht des Königlichen Polizei-Präsidiums ...,a.a.O., S.127.

444) Vgl. Bericht über die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1889 bis 1895. Erster Theil, Berlin 1898,S.65.

445) Vgl. Bericht über die Gemeinde-Verwaltung... 1877-1881. A.a.O. Erster Theil, S.68 ff.

446) Vgl. § 6,I des Kleinbahngesetzes.

447) Vgl. Bericht über die Gemeinde-Verwaltung... 1882-1888. A.a.O. Erster Theil, S.76.

448) Die Verträge bis einschl. desjenigen von 1897/98 sind zusammengefaßt in: Grosse Berliner Strassenbahn. Staatliche Genehmigungsurkunde und Kleinbahngesetzliche Zustimmungs-Verträge. Berlin 1902; der Vertrag von 1911 ist zu finden in: Vorlage für die Stadtverordnetenversammlung zu Berlin. Nr.45.(766.) 1911, S.555-614.

449) Vgl. § 16 des Vertrages vom 26.6.1871.

450) Vgl. § 16 der Anlage zu dem Vertrag vom 26.7.1880/18.8.1880.

451) Vgl. § 17 des Vertrages von 1871.

452) § 17 der Anlage zu dem Vertrag von 1880.

453) Vgl. § 1 des Vertrages von 1871.

454) Vgl. Bericht über die Gemeinde-Verwaltung... 1882-1888. A.a.O. Erster Theil, S.80.

455) Vgl. § 4,I des Vertrages vom 2.7.1897/19.1.1898 u. § 9 des Vertrages von 1911.

456) Vgl. Schreiben der Städtischen Verkehrs-Deputation vom 11.7. 1901, aufgeführt unter § 4 des Vertrages von 1897/98.

457) Vgl. § 15 der Anlage zum Vertrag von 1880 und § 30 des Vertrags von 1897/98.

458) Vgl. § 16 des Vertrages von 1871.

459) Vgl. § 33,I des Vertrages von 1897/98 u. § 9 des Vertrages von 1911.

460) § 1,I des Vertrages von 1880.

461) Vgl. §§ 1 u. 2 des Vertrages von 1880.

462) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn 1871-1902. A.a.O.,S.10.

463) Vgl. § 17 des Vertrages von 1911.

464) Zahlen für 1903 u. 1904 entnommen aus: Eisenbahntechnische Zeitschrift..., a.a.O., XI.Jahrgang 1905, Nr.6, 15.3.1905, S.183; für 1905 u. 1906: Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. XXIV.Jahrgang 1907, Nr.34, Berlin, 1.12.1907, S.745.

465) Vgl. Vorlage für die Stadtverordnetenversammlung..., a.a.O., 1911, S.555.

466) Vgl. § 7 des Vertrages von 1911.

467) Vgl. Die Grosse Berliner Straßenbahn und ihre Nebenbahnen..., a.a.O., S.13.

468) 1897 trat die Hochbahngesellschaft in die Verträge ein (vgl. Prospect. A.a.O.).

469) Vgl. Prospect. A.a.O.

470) Nur in den frühen Morgen- und späten Nachtstunden war ein 10-Minutenabstand zugelassen (vgl. § 8 des Vertrages mit Berlin).

471) Bei einer Bruttoeinnahme bis zu 6 Mio.Mark= 2%, je weitere 1 Mio. zusätzlich 1/4% (vgl. § 5 des Vertrages mit Berlin).

472) Die Firma Siemens u.Halske hatte sich wohl am intensivsten mit der Anlage elektrischer Stadtschnellbahnen überhaupt beschäftigt und war mit deren Planung speziell in bezug auf das Berliner

Gebiet am weitesten fortgeschritten.

473) Vgl. zu diesem Problemkreis: Predöhl, Andreas: Verkehrspolitik. A.a.O., S.192.

474) Auf diese allgemeine Tendenz, die auch z.T. für die Verhältnisse Groß-Berlins Gültigkeit hatte, weist Johns hin (vgl. Johns, Rudolf: Artikel: Betriebe, öffentliche. In: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften. Zweiter Band. Stuttgart, Tübingen, Göttingen 1959, S.49).

475) Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. XXIII. Jahrgang 1906. Nr.3, Berlin, 20.1.1906, S.46.

476) Auch vorher hatte es Stimmen für den kommunalen Straßenbahnbetrieb in Berlin gegeben; insbesondere die Sozialdemokraten waren schon frühzeitig für den Kommunalbetrieb eingetreten (vgl. Die Pferdebahnen und die Stadtfinanzen Berlins. In: Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. II. Jahrgang 1885. Nr.34, Berlin, 10.9.1885, S.269); aber diese Stimmen waren in der Minderzahl.

477) Bericht über die Gemeinde-Verwaltung... 1895-1900. A.a.O. Zweiter Teil, S.17 ff.

478) Vgl. Bericht über die Gemeinde-Verwaltung... 1895-1900. A.a.O. Zweiter Teil, S. 32 f.

479) Vgl. die Ausführungen des Stadtverordneten Rosenow in der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung vom 29.6.1911, in: Amtlicher stenographischer Bericht für die Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 29.Juni 1911. Nr.24. Herausgegeben vom Magistrat zu Berlin, S.295.

480) Vgl. § 36 des Vertrages von 1911.

481) Vgl. Amtlicher Stenographischer Bericht ..., a.a.O., Sitzung vom 20.9.1894. Nr.28.

482) Vgl. Bericht über die Gemeinde-Verwaltung... 1895-1900. A.a.O. Zweiter Teil, S.14 ff.

483) Diese Deputation war 1896 entstanden; erst seit diesem Jahr bestand also ein besonderer städtischer Verwaltungszweig für das Verkehrswesen (vgl. Bericht über die Gemeinde-Verwaltung... 1895-1900. A.a.O. Zweiter Teil, S.1).

484) Vgl. Bericht über die Gemeinde-Verwaltung... 1895-1900. A.a.O. Zweiter Teil, S.16.

485) Vgl. Siemens u.Halske A.-G. A.a.O., S.107.

486) Vor Ausbruch des ersten Weltkrieges besaß die Stadt Berlin die staatliche Genehmigung für die Strecke Seestr.-Belle-Alliance-(heute Mehringdamm) Ecke Gneisenaustr. (vgl. die Genehmigungsurkunde für die Nordsüdbahn vom 25.4.1914 in: Amtsblatt ..., a.a.O., Jahrgang 1914, Stück 19., 9.Mai 1914).

487) Vgl. Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. XXV. Jahrgang 1908, Nr. 13, Berlin, 1.5.1908, S. 277.

488) Vgl. Die Verbindung Dt-Wilmersdorfs mit Berlin durch eine elektrisch betriebene Untergrund-Schnellbahn. In: Wilmersdorfer Blätter. Herausgegeben vom Magistrat der Stadt Deutsch-Wilmersdorf. XI. Jahrgang 1908, Nr. 5, S. 140 ff.

489) Vgl. Die Feier der Grundsteinlegung zur Wilmersdorf-Dahlemer Untergrundbahn. In: Wilmersdorfer Blätter. A.a.O. XII. Jahrgang 1909, Nr. 3, S. 84.

490) Trotz intensiver, vom Schöneberger Heimat-Archiv freundlich unterstützter Bemühungen konnte der Verf. genauen Aufschluß über die Motive Schönebergs, die Anlage der Bahn selbst in die Hand zu nehmen, nicht erlangen.

491) Vgl. Helm: a.a.O., S. 398; Verkehrsgemeinschaft zwischen Berlin und seinen Vororten. In: Zeitschrift für Kleinbahnen. A.a.O., 14. Jahrgang 1907, September, S. 682.

492) "Zweckverbandsgesetz für Groß Berlin. Vom 19. Juli 1911" (Preußische Gesetzsammlung 1911, Nr. 20, S. 123-137).

493) Vgl. § 1 des Zweckverbandsgesetzes.

494) Genau genommen wäre der Verband Groß Berlin im Zusammenhang über die Betrachtungen des Verhältnisses zwischen Staat und Nahverkehrswirtschaft abzuhandeln gewesen, da er auf staatlicher, nicht auf kommunaler Initiative beruhte. Da die Art und Weise der Durchführung der nahverkehrspolitischen Aufgabe des Verbandes aber Sache der beteiligten Kommunen war, wird er in diesem Abschnitt behandelt.

495) Vgl. Sammlung der Drucksachen des Preußischen Hauses der Abgeordneten (Anlagen zu den Stenographischen Berichten). 21. Legislaturperiode, IV. Session 1911. 2. Band, Berlin 1911, Drucksache Nr. 56.

496) Vgl. § 1 Nr. 1 des Zweckverbandsgesetzes.

497) Vgl. Verband Groß Berlin. Verwaltungsbericht... 1912-1916, a.a.O.

498) Eine kleine Einschränkung erscheint in diesem Zusammenhang angebracht: Es war nun nicht so, daß die einzelnen Kommunen von heute auf morgen zu einem friedlichen Miteinander der Interessen gelangten; auch jetzt noch waren gegensätzliche Interessen vorhanden. Auch die Stellung der Kommunen gegenüber dem Zweckverband überhaupt war nicht immer freundlich. Die Stadt Berlin z.B. stand dem Zweckverbandsgedanken nicht wohlwollend gegenüber. Der Stadtverordnete Mommsen konnte in der Sitzung der Stadtverordneten vom 29.6.1911 ohne Widerspruch sagen, daß alle Stadtverordneten das Zweckverbandsgesetz lieber nicht gesehen hätten (vgl. Amtlicher stenographischer Bericht..., a.a.O., Sitzung vom 29.6.1911. Nr. 24, S. 300).

499) Hierfür nur ein Beispiel: Die Gemeinde Rosenthal hatte sich mehrere Jahre lang vergeblich bemüht, einen Anschluß an das Berliner Straßenbahnnetz zu erhalten. Als sie sich schließlich mit der Berliner elektrischen Straßenbahn AG über eine Verlängerung einer der Gesellschaft gehörenden Linie bis nach Rosenthal geeinigt hatte, kam das Projekt nicht voran, weil die Gemeinde Niederschönhausen, deren Gebiet z.T. benutzt werden mußte, ihre Zustimmung versagte. Erst dem vermittelnden Eingreifen des Zweckverbandes gelang die Verwirklichung der Straßenbahnverbindung nach Rosenthal (vgl. Verband Groß Berlin..., 1912-1916, a.a.O., S.23).

500) Verband Groß Berlin. Verwaltungsbericht...1912-1916, a.a.O.; Verband Groß Berlin. Verwaltungsbericht...1912-1920, a.a.O.

501) Vgl. Das Verhältnis der Pferdebahnen zu den Communen. In:Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. II.Jahrgang 1885. Nr.2, Berlin, 10.1.1885, S.16 f.

502) Zwei charakteristische Beispiele: 1.Schöneberg verweigerte die Zustimmung zu der durch die nachträglich beschlossene Herabführung der Hochbahn (Stammstrecke) hinter dem Nollendorfplatz als Untergrundbahn notwendig werdende Verlegung des Hochbahnhofs auf dem Nollendorfplatz, "um den Nollendorfplatz als Schmuckplatz zu erhalten". Es mußte das zeitraubende Ergänzungsverfahren zur Ersetzung der fehlenden Zustimmung eingeleitet werden (Erster Verwaltungs-Bericht des Magistrats der Stadt Schöneberg. Schöneberg 1899, S.250).
2. Die Stadt Charlottenburg verweigerte der geplanten Wilmersdorf-Dahlemer U-Bahn die Zustimmung zur Benutzung des Charlottenburger Gebietes, durch das die Bahn geführt werden mußte, weil Charlottenburg das ganze Projekt zugunsten einer eigenen U-Bahnlinie zu Fall bringen wollte. Auch hier wurde das Ergänzungsverfahren eingeleitet (vgl. Veröffentlichung des Magistrats Wilmersdorf über Schnellbahnpläne der Stadt Wilmersdorf. Deutsch-Wilmersdorf 1909).

503) Das bei den Tarifen angegebene Datum ist, soweit nichts anderes gesagt wird, das Datum des Inkrafttretens des Tarifs.

504) Als Tourfahrt galten alle Fahrten, die bei vorschriftmäßiger Geschwindigkeit (880 Ruthen [1 Ruthe ca.3,77 m] in 20 Min.) zurückgelegt werden konnten.

505) Fahrpreise in Klammern für Fahrten außerhalb Berlins.

506) Der Tarif nahm eine Differenzierung nach der Zahl der beförderten Personen nicht vor.

507) Sofern hier und im folgenden kein besonderer Hinweis erfolgt, gilt der Tarif nur für Fahrten innerhalb des Berliner Droschkenpolizeibezirks.

508) Die Zahlen sind auf- bzw. abgerundet.

509) Ab 1894 einschl. Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft, ab 1898 einschl. Westliche Berliner Vorortbahn,

ab 1900 einschl. Südliche Berliner Vorortbahn und Berlin-Charlottenburger Straßenbahn,
ab 1910 einschl. Nordöstliche Berliner Vorortbahn.

510) 1882-1889 nur Stadt- u. Ringbahn, ab 1890 einschl. Vorortbahnen; bis einschl. 1903 Zeitkarten mit monatlich 90 Fahrten berechnet, ab 1904 Monatskarten mit 60, Wochenkarten mit 14 Fahrten berechnet.

511) Geschätzt.

512) Aus den benutzten Quellen geht für die Jahre 1900-1905 der Anteil der Kraftdroschken an der Gesamtzahl der Droschken nicht eindeutig hervor; die in der Tabelle 2 angegebene Gesamtzahl der Droschken von 1900-1905 ist daher möglicherweise um die Zahl der Kraftdroschken zu hoch; in diesem Fall würden die Zahlen der Spalte (8) die Gesamtzahl der Droschken darstellen.

513) Ab 1906 einschl. der Charlottenburger, Schöneberger und Rixdorfer Droschken.

514) Ab 1910 einschl. der Lichtenberger Droschken.

515) Zahlen in Klammern einschl. der Charlottenburger Torwagen.

LEBENSLAUF

Am 14. August 1934 wurde ich, Udo Koppenhagen, als Sohn des Polizeibeamten Adolf Koppenhagen, in Berlin geboren.

Vom Herbst des Jahres 1941 bis zum Anfang 1946 besuchte ich die Gemeindeschule in Stahnsdorf bei Berlin. Es folgte anschließend der Besuch der Lankwitzer Oberschule für Jungen, 7. OWZ (heute Tannenbergschule), an der ich im Frühjahr 1954 die Reifeprüfung ablegte.

Im Sommersemester 1954 nahm ich das Studium der Fachrichtung Volkswirtschaft an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Freien Universität Berlin auf. Nach einem 9-semestrigen Studium, dessen Schwerpunkte auf wirtschaftsgeschichtlichem und wirtschaftstheoretischem Gebiet lagen, legte ich im Wintersemester 1958/59 an der Freien Universität die Diplomprüfung zur Erlangung des Grades eines Diplom-Volkswirtes ab.

Für die freundliche Unterstützung, die mir Herr Prof. Dr. Schultz bei der Anfertigung meiner Dissertation gewährte, möchte ich ihm an dieser Stelle meinen aufrichtigen Dank aussprechen.